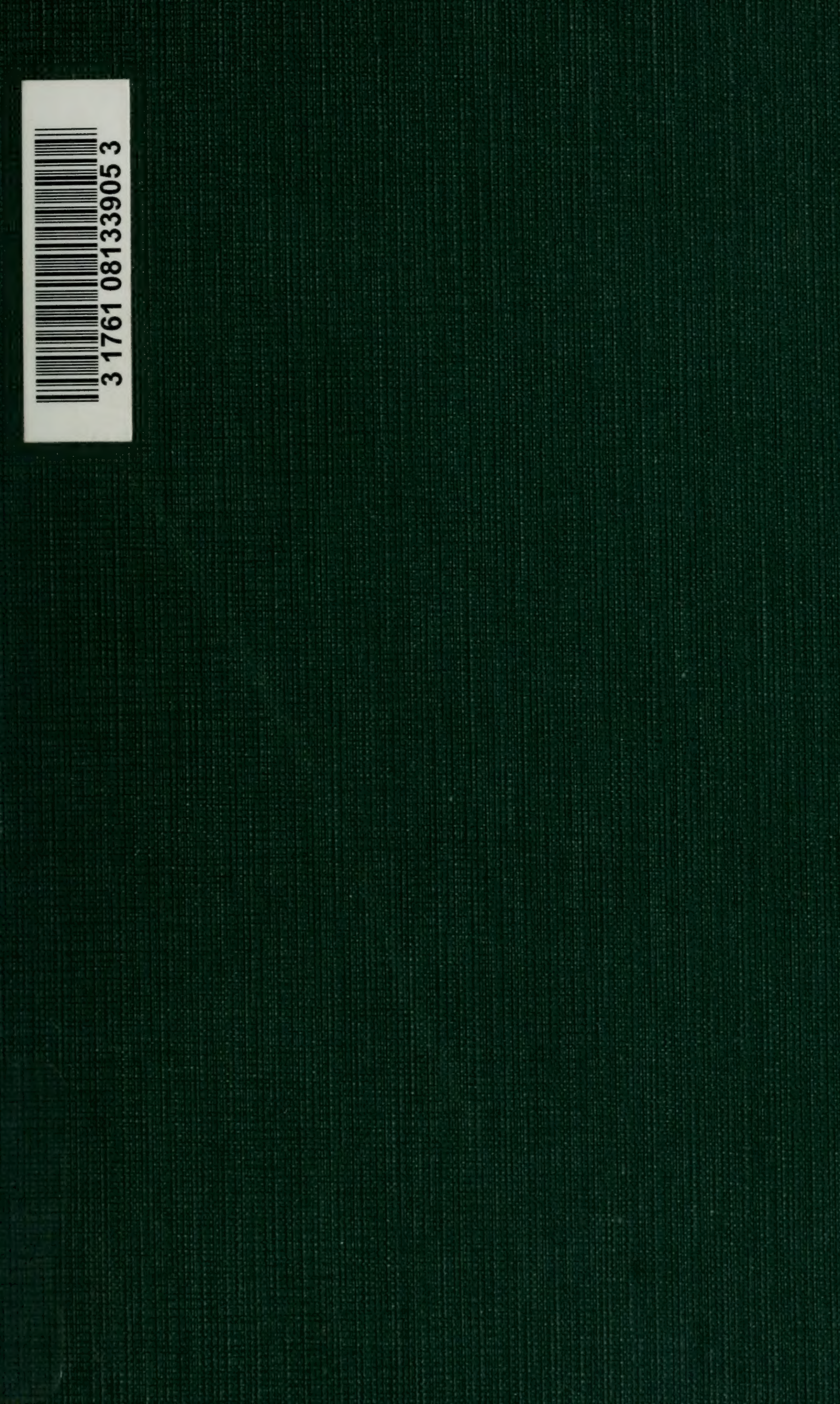

3 1761 08133905 3

ROUEN

J. LEVAINVILLE

Docteur de l'Université de Bordeaux.

ROUEN

Étude d'une agglomération urbaine

Avec 24 figures dans le texte,

1 carte, 1 plan de Rouen,

16 planches de reproductions photographiques hors texte.



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

BOULEVARD SAINT-MICHEL, 103, PARIS

1913

PREMIÈRE PARTIE

LE SITE DE ROUEN

LA POSITION GÉOGRAPHIQUE DE ROUEN

D'après Ratzel, le site ou situation topographique et la position ou situation géographique sont les éléments naturels qui décident en dernier ressort de la fortune des villes. Mais, tandis que le site intervient comme agent secondaire dans l'accomplissement de leur destinée, la position est la condition nécessaire et souvent suffisante de leur grandeur. La position géographique de Rouen lui permettait d'espérer le plus bel avenir[1].

La baie et la vallée de la Seine ouvrent une porte sur l'intérieur de la France. Au point de vue de l'activité humaine, la valeur de cette ouverture vient de son débouché sur la Manche, route maritime de l'Europe septentrionale aux Amériques. Venus plus tard à la civilisation que les races du Sud, les riverains de la mer du Nord et de la Baltique sont entrés dans l'histoire avec plus d'impétuosité. Dans leur course vers l'Ouest, vers les bons pays, les Saxons et les Northmans trouvaient, pour la première fois, en entrant en Seine, des condi-

1. Ratzel : Die geographische Lage der grossen Städte, dans Kleine Schriften. München und Berlin, 1906, p. 438, 461 ; et : Politische Geographie, München und Leipzig, 1897, p. 629. Cf. Clouzot : Le Problème de la formation des villes, La G., XX, 1909, p. 165. — Pour les indications abrégées, se reporter à la bibliographie, qui indique en regard l'énoncé complet.

Position géographique de Rouen : 49°26'19" lat. Nord, 1°14'32" long. Ouest.

tions d'existence meilleure. Sans doute, sur leur parcours, d'autres fleuves présentaient un accès aussi aisé, une pénétration sans danger à l'intérieur du continent, mais aucun ne baignait des contrées si riantes et si profondément humanisées. Habitué à la rigueur du climat natal, à l'ingratitude du sol, un Saxon ou un Wiking sentait mieux qu'un Romain la douceur de vivre. La conquête des pirates du Nord ne fut pas limitée à l'invasion d'une classe dominante, elle fut suivie d'un véritable peuplement. Quand la province qu'ils avaient colonisée fit retour à la France, leurs navigateurs et leurs marchands continuèrent des visites plus pacifiques, mais tout aussi fructueuses. Semblablement, pour un marin venu de l'Océan et cinglant vers l'Est, la Seine était le premier fleuve qui permît d'entrer très loin dans les terres. Le jeu périodique des marées facilitait la navigation : la richesse et le nombre des villes assuraient l'écoulement des cargaisons. « Sans sortir de là (des quais de Rouen), écrit un vieux chroniqueur rouennais, on sçaura ce qui se passe dans l'univers[1] ».

« Mais, d'autre part, depuis qu'il existait en Gaule des rapports généraux, cette vallée avait joué le rôle d'un débouché commercial actif. Strabon note l'embouchure comprise entre le Lieuvin et le pays de Caux comme le principal siège des relations avec l'île de Bretagne. Des villes y avaient brillé de bonne heure : Lillebonne, Harfleur (l'ancien Caracotinum), Rouen[2]. » Plus en amont, alors que les voies de terre, au profil abrupt, défoncées, coupées de forêts, rendaient les communications dangereuses avec la capitale, la Seine était la seule route qui permît de conduire jusqu'au cœur de la France, d'apporter aux populations nombreuses du bassin de Paris les approvisionnements indispensables. Ses bateliers formè-

1. Farin : *225*, p. 2. — Les chiffres en italiques renvoient à la bibliographie : on y trouvera, au numéro correspondant, le titre complet de l'ouvrage.
2. Vidal de la Blache : La France, Paris, 1908, p. 164.

rent, dès les premiers temps de l'histoire, des sociétés prospères. Ces *nautes* firent la fortune des villes riveraines « La mer, dit Farin, apporte les richesses à Rouen... On peut dire que Rouen est l'entrepôt de tout le commerce que la France fait sur l'Océan. Et on prétend que cette ville distribue plus de vivres en un mois qu'il n'en est consommé, l'espace d'un an, dans une grande province[1]. » La Seine, écrira plus tard Michelet, est le fleuve français par excellence.

Rouen se trouvait au point de contact de deux régimes hydrographiques et de deux navigations : la fluviale et la maritime. Mais d'autres villes établies sur la rivière jouissaient de ces propriétés. Le flot remontait plus en amont et il paraissait plus avantageux de s'arrêter le plus loin possible dans les terres. Elbeuf, également située au sommet d'un méandre, également visitée par la mer, Elbeuf pouvait prétendre au rôle de métropole. Mais elle n'avait pas, comme Rouen, le privilège de « tenir la position extrême où il est encore facile de traverser le fleuve. C'était là que, pour la dernière fois, les rapports étaient aisés entre les pays situés au nord et au sud de la Seine[2]. » Une grande voie humaine passait à Rouen. Elle permettait de traverser, sans difficultés, les forêts si touffues qui bordaient le fleuve. Les Néolithiques l'avaient repérée : les Romains la consolidèrent. Son importance économique a persisté dans toute l'époque historique. Au nord, elle se dirigeait vers les plaines picardes où abondaient le blé et la laine : au sud, elle donnait accès aux gras pâturages de Basse-Normandie : plus au sud, elle communiquait avec les greniers inépuisables de Beauce et du pays chartrain.

La position géographique de Rouen est donc la plus belle que l'on puisse espérer pour l'avenir d'une agglomération urbaine. Elle présente les avantages d'un carrefour

1. Farin : 225, p. 3.
2. Vidal de la Blache : La France, ouv. cité, p. 165.

mondial où convergent trois grandes routes maritime, fluviale et terrestre. Le fleuve apporte dans la métropole les influences vivifiantes du dehors, mais il lui permet de garder le contact avec les progrès de la civilisation nationale. Enfin, par une fortune exceptionnelle, tandis qu'ailleurs il est un obstacle insurmontable pour les populations riveraines, ici, il leur facilite un passage unique.

CHAPITRE I

LA SEINE

I. Les conditions fluviales. *La largeur du lit. La profondeur. Le courant. Les affluents.* — II. Les conditions maritimes. *La marée. Le mascaret.* — III. Le régime du fleuve a Rouen. *Les glaces, le débit, les sécheresses. Les crues.*

En 1655, présentant à Messieurs les conseillers et échevins la description de la ville de Rouen dont il avait levé le plan, Jacques Gomboust, ingénieur du Roi, insistait sur les conditions climatériques et topographiques, presque toutes défavorables pour le développement d'une grande cité. Il remarquait ensuite : « C'est pourquoi quelques-uns accusent nos ancêtres d'avoir choisi une situation si désavantageuse pour une si belle ville ; puisqu'ils pouvaient la placer en plusieurs endroits sur le bord de la Seine, où ils eussent conservé tous les avantages et évité toutes ces incommodités... Néanmoins, après une sérieuse considération, je soutiens que cette ville ne pouvait être mieux placée. Si elle eut été plus proche de Paris, elle eût perdu la commodité de la marée et ensuite le trafic de la mer qui est son trésor ; si elle eut été plus proche de la mer, elle en eût ressenti davantage les incommodités, qui sont les vents, les orages et les subits changements de temps qui rendent les lieux maritimes rudes et fâcheux. Et enfin en tout autre endroit, elle n'eût point eu les petites rivières de Robec et Aubette, avec leurs

ruisseaux, qui font une grande partie du trafic des commodités de Rouen[1] ».

La rencontre de deux régimes différents, celui de la Seine fluviale et celui de la Seine maritime, au confluent de cours d'eau éminemment propices à l'industrie par suite de leurs conditions physiques, l'Aubette, le Robec et la rivière de Clères, cette rencontre a été la cause principale de la fortune de Rouen, à toutes les époques de son histoire. Ici la vie fluviale était particulièrement intense. Toujours, le Rouennais a dû tenir compte : « du régime, des allures et en quelque sorte de toutes les palpitations de cet être capricieux qu'est un fleuve, pour unir, avec avantages et la moindre somme possible de dangers, sa vie à la sienne[2] ».

I. — Les conditions fluviales.

La largeur du lit. — Dans un fleuve aussi civilisé, asservi par l'art des ingénieurs aux besoins des riverains, il serait presque impossible de reconnaître les conditions naturelles si les pièces d'archives n'avaient conservé les traces de la situation antérieure aux premiers travaux. Soit pour gagner de bonnes terres, soit pour rétrécir le fleuve et le forcer à creuser son chenal, l'homme a eu, de tout temps, la préoccupation de réunir les îles au sol ferme. En 1716, la carte de Magin indique 44 îles entre Orival et l'île Lacroix et 18 de l'île Lacroix à Duclair ; la dernière carte de l'État-major en marque 32 et 7 dans les mêmes intervalles ; cependant les chiffres du XVIII[e] siècle sont loin du maximum. On sait qu'un des premiers soins de l'administration normande fut de combler, partout où elle le pouvait, les bras de fleuve, de joindre la rive aux

1. Frère : 228, p. 41, 42.
2. Vidal de la Blache, La géographie politique à propos des écrits de M. Frédéric Ratzel, A. de G., VIII, 1898, p. 101.



LE COURS DE LA SEINE EN AMONT D'EAUPLET

Au premier plan, teintureries ; au fond, les carrières d'Amfreville-la-Mi-Voie.

îles les plus proches. Les ducs-rois créèrent pour leurs compagnons, par l'adjonction des îles de Saint-Éloi, de la Roquette et de Saint-Clément, les terres neuves sur lesquelles sont construits les quais actuels[1]. En amont, les paroisses de Cléon, de Saint-Aubin, d'Orival augmentèrent leur territoire par un procédé semblable. En aval, la réunion de l'île de Conihout à la rive remonte au XIV[e] siècle ; et au XV[e], les habitants de Berville-sur-Seine achevèrent de remblayer trois chenaux déjà fortement colmatés par les crues, interceptèrent définitivement cette route suivie par les bateaux de faible tonnage et conquirent sur la rivière leurs meilleures terres. La dernière moitié du XIX[e] siècle a vu effectuer des travaux analogues. Par suite de l'établissement du chemin de halage sur la rive droite de la Seine, le bras de Saint-Martin cessa d'être navigable. En 1861, la commune d'Oissel poursuivit sa mise en vente. Le bras fut définitivement comblé, l'île réunie au rivage. Même fait se passa en 1865 pour le bras dit de Lomboel vis-à-vis la commune d'Amfreville-la-Mi-Voie. Plus récemment, la construction des quais du Mont-Riboudet, des bassins au bois et au pétrole supprimèrent 5 îles. La rivière actuelle est donc beaucoup moins encombrée qu'elle ne le fut jamais. La difficulté de se diriger au milieu de ces îles nombreuses, de chercher le chenal convenable, le bras d'eau propice, le *diep*, était la préoccupation constante des navigateurs. Un de ces dieps se trouvait entre Duclair et la Fontaine, un autre près de Dieppedalle, en aval du confluent de la rivière de Clères ; il est encore suivi par les cargos[2]. Car de tout temps il a été préférable de s'aventurer entre les îles plutôt que de suivre les rives essentiellement variables.

1. De Fréville : *163*, ch. V. La bourse du Commerce est construite sur 445 pilotis enfoncés dans un de ces anciens chenaux. A. Ch. C. : XXVI.

2. Noël : *142*, p. 45-197 ; Prévost : *95*, p. 157 ; Tougard : *311*, p. 249, 255, 356 ; Deshayes : *253*, p. 227 ; A. S. I. : C 2855 à 2857, et Pl. n° 244 ; A. Nat. : F[14 bis] 6742.

Partout où le fleuve ne heurte pas la falaise crétacée, partout où son lit s'étend à travers la plaine d'alluvionnement, les limites entre la terre et l'eau sont imprécises. Au XII[e] siècle, le cartulaire de Jumièges mentionne les migrations des bancs ripuaires aux environs de Norville-Vatteville. En 1667, il s'était formé à Norville environ 1600 acres de prairies, y compris les blancs-bancs ; ces terrains diminuèrent vers 1701 et en 1774 se portèrent de l'autre côté de la rivière. En vives eaux, la Seine rongeait ses rives. « L'état du lit du fleuve, écrit l'ingénieur des Ponts et Chaussées, en 1810, n'est suffisamment indiqué que par la majestueuse tranquillité de son cours. » Entre la Meilleraye et Caudebec la Seine présentait 500 ou 600 mètres de large suivant les époques de l'année. Tantôt la rivière détruisait les prairies de la rive droite et atteignait le fond de l'anse connue sous le nom de trou de Gauville, tantôt elle se portait sur la rive gauche ; les prairies de Gauville se reformaient et celles de la rive droite étaient attaquées à leur tour. Jusqu'à l'époque des endiguements, de nouvelles échancrures se produisaient chaque année. En 1896, 120 hectares disparurent aux grandes marées d'équinoxe. Sur le plan annuel des sondages dressé en 1910 par le service de la navigation, on peut voir encore des criques sur les rives de Grand-Couronne et des Moulineaux ; l'apport des marées les comblera progressivement sous la protection des berges nouvellement construites[1].

La profondeur. — La profondeur du fleuve était encore plus variable. La migration des bas fonds a fait, de tout temps, la fortune des pilotes de la Seine. Les variations de l'île de Belcinac sont demeurées célèbres. Son apparition, sa disparition, l'augmentation et la diminution successives de sa surface furent causes de nombreux

1. Rondeaux : *29*, p. 18 ; Tougard : *311*, p. 199 ; A. P. et C. : Plan de la Seine, 22[e] S[ie], 1910 ; A. S. I. : Cartulaire de Jumièges, 20[bis] ; A. Nat. : F[14bis] 6741 ; F[20] 286.

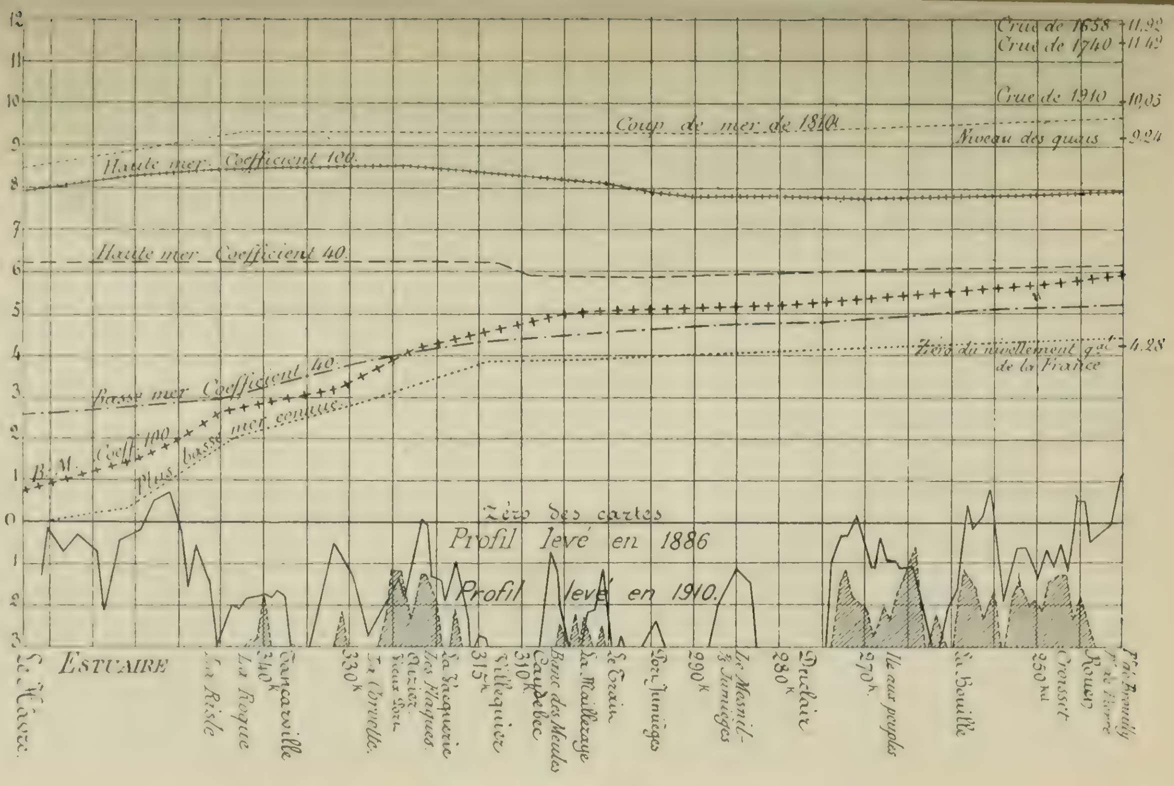


Fig. 1. — Caractéristiques de la Seine maritime.

procès entre les religieux de Saint-Wandrille, les riverains du fleuve et l'administrateur de la province de Normandie. Fixée au XIe siècle entre Caudebec et le château de Vatteville, elle disparut tout à coup. Puis des atterrissements se reformèrent, accrurent, décrurent suivant la force du courant et la vigueur du mascaret. « A partir de 1597, elle fut entièrement submergée jusqu'en 1640, où une partie recommença à se découvrir ; puis après le milieu du XVIIe siècle, on n'en trouve plus aucune mention[1]. » En 1810, l'ingénieur de la navigation remarque que les bancs de Seine sont tous formés de sable déposé sur un fonds tourbeux et s'accroissent par couches successives. Ils sont mobiles. Les vents du nord les poussent au sud ; les vents du sud les ramènent au nord vers le chenal le plus profond.

Au XIXe siècle, le dragage a été pour beaucoup dans la diminution des bancs et dans leur fixité. Elle est, avant tout, fonction de la nature des fonds. Entre Rouen et l'embouchure de la Risle, dans la partie d'amont, ils sont composés de gravier, de calcaire et de marne, généralement semblables aux roches crétacées de la région. L'ensemble est recouvert de produits quaternaires consistant en sables mélangés de débris crayeux et vaseux ; mais la résistance du substratum rend le lit peu affouillable par les eaux. Malgré de nombreux travaux, les hauts fonds dépassaient encore en 1886 le zéro des cartes marines en trois endroits : au kilomètre 245, en amont de Croisset, de 0m,50 environ, entre les kilomètres 260 et 265, en amont de la Bouille, de 0m,75, au kilomètre 270, en amont de Duclair, de 0m,10 environ. En aval de Duclair le lit est plus transformable. Les seuils du Trait et du banc des Meules sont formés pour la majeure partie de tourbes. La drague a eu plus de facilité pour creuser. Il faut aller ensuite jusqu'à l'estuaire pour retrouver les bancs calcaires d'Amfar et du Ratier.

1. Sion : 370, p. 82, 83 ; Rondeaux : 27, p. 4 ; de Beaurepaire : 5, p. 200.

Les derniers travaux ont enlevé depuis 1886 un cube important. A l'heure actuelle, à une exception près (au kilomètre 264), il n'existe plus un seul banc, entre Quillebeuf et Rouen, surpassant la cote 1m,50 au-dessous du zéro des cartes marines. Le haut fonds, en aval de la Bouille (à 0m,80 au-dessous du zéro) est une accrue provenant de l'inondation de janvier 1910. A cette époque, le service de la navigation approfondissait le chenal devant Biessart. La crue paracheva le travail sur toute la largeur de la rivière mais transporta les matériaux en aval de la Bouille. A Rouen même, malgré les nombreux dragages, un banc s'était formé en 1872 entre la caserne Saint-Sever et la Bourse : on fut obligé d'approfondir le chenal de 2m,50[1].

En amont, depuis l'île Brouilly jusqu'à Martot, le fleuve coule presque exclusivement sur de gros graviers et du sable avec des bassiers particulièrement dangereux à Lomboel, à Saint-Adrien, à Oissel, à Elbeuf[2]. Les travaux de 1878 nivelèrent les fonds : depuis leur achèvement il existe toujours dans la rivière 3 mètres d'eau, même au moment des plus basses mers connues. Des projets sont à l'étude pour abaisser encore ces profondeurs devenues insuffisantes avec les grandes calaisons des chalands modernes.

Le courant. — La *pente* de la Seine est insignifiante : de Conflans à Rouen, elle est de 0m,087 par 1 000 mètres ; de Rouen au Havre, elle est de 0m,041 par 1 000 mètres. D'après les calculs de Belgrand, la pente était plus forte aux débuts du Quaternaire ; elle atteignait 1m,816 entre Paris et la mer. Mais d'après les documents des Ponts et Chaussées, elle était plus faible au commencement du siècle : 0m,079 entre Paris et Mantes, 0m,067

1. Belleville : 7, p. 34, 35 ; A. P. et C. : Plan de la Seine, 22e Sm, 1910 ; A. Nat. : F14bis 6740 ; F2I 286.

2. A. Nat. : F14bis 6813.

de Mantes à Rouen, $0^m,033$ de Rouen au Havre. Allongé par l'augmentation des méandres, le fleuve est resté longtemps dans la vieillesse ; mais depuis 100 ans il a subi un rajeunissement artificiel, conséquence de l'approfondissement du lit. Les travaux des ingénieurs lui ont rendu un peu de la vigueur de son âge mûr. En crue, la pente des eaux est presque doublée ; elle était de $0^m,087$ pour 1 000 mètres entre Martot et Rouen en 1882, de $0^m,101$ pour 1 000 mètres en janvier 1910[1].

A Rouen, sous les arches du pont de pierre, *la vitesse* de la Seine varie de $0^m,50$ à la seconde en temps ordinaire à 3 mètres en crue. Les eaux mettent habituellement deux jours à venir de Mantes à Rouen : au moment des inondations le trajet est plus long, les énormes masses liquides épandues dans les plaines se déversent dans le fleuve au fur et à mesure de la diminution de la crue. La vitesse est sensiblement la même entre Mantes et Paris, car depuis Mantes, la Seine ne reçoit aucun affluent capable de modifier son courant. Dans ces conditions, elle remue, même aux plus hautes eaux, du très petit gravier dont les interstices sont bouchés avec du sable fin, roulé par les eaux ordinaires.

C'est donc un très vieux fleuve qui s'avance entre les quais de Rouen. Les rivières confluentes, le Robec, l'Aubette, la rivière de Clères, n'ont pas la force suffisante pour changer cette situation.

Les affluents. — « Malgré la diminution de leur débit, les sources représentent encore l'origine presque unique de l'eau des rivières[2]. » Le ruissellement, le long des coteaux crayeux, les alimente pour une faible part et les

1. Le niveau de l'eau à Rouen est calculé par la moyenne, au-dessous du zéro des cartes marines, de la plus haute mer en vives eaux et de la plus basse mer en mortes eaux. — De Lapparent : Traité de Géologie, 3 vol. Paris, 1906, p. 177 ; Belgrand : *4*, p. 89 (n. 1) et 117 ; Noël : *142*, p. 209 ; A. P. et C. : Profil en long du maximum des 4 grandes crues de la Seine.

2. Sion : *310*, p. 75, 76.

apports provenant des quantités liquides en circulation sur l'argile des plateaux sont complètement négligeables. La provenance de leurs eaux a donné à l'Aubette, au Robec et à la rivière de Clères une régularité de régime très appréciée de l'industrie. « Ces deux rivières, dit Gomboust.... commencent à servir la ville et à lui préparer ses draps et autres marchandises : puis coulant par divers endroits de ses rues, elles font mouvre plusieurs moulins à bled, à foulon, à teinture, à taillandier, à l'huile et autres infinies commodités sans lesquelles Rouen n'aurait pas de quoi attirer les trésors des pays étrangers. Ainsi l'on peut dire que ces deux petites rivières ont fait la fortune de Rouen[1]. » Il est très rare que les pluies gonflent assez les sources pour produire des débordements. Le fait s'est produit cependant en janvier 1910. Le Robec déborda dans Martainville ; la rivière de Clères arrêtée par les ponts se répandit dans Bapeaume. Des ruisseaux taris reprirent leur cours. A Saint-Aubin Epinay, l'Aubette portée sur les rôles des vingtièmes en 1770 comme débordant et enlevant clôtures et récoltes, était à sec depuis 1845. Elle a recommencé à couler en 1910 ; son lit, au fort de l'inondation, avait une profondeur de 1 mètre. Le même phénomène a été visible sur le ruisseau des Longs vallons qui se jette à Maromme dans la rivière de Clères. Mais plus généralement, seules les eaux de ruissellement, les *avalasses* poussent les rivières hors de leurs rives. La rivière de Clères y est surtout sujette. En 1716, à la suite d'orages, le presbytère du Houlme fut emporté ; en 1719, les hameaux du Tot furent dévastés ; en janvier 1753, à Cailly, en une heure de temps les bestiaux, les récoltes et les meubles furent entraînés et les habitants réduits à la mendicité[2]. L'orage du 17 juillet 1910 laissa des traces plus durables. Les eaux d'orage coulèrent sur la terre saturée par les pluies précédentes et dévalèrent en trombe du

1. Frère : *228*, p. 42.
2. Tougard : *311*, p. 187 ; A. S. I. : C 555, 1004 ; G 5670.

sommet des collines. Elles envahirent les vallées de Clères et de la Sainte-Austreberthe, commirent d'énormes dégâts à Duclair, au Paulu, à Villers-Ecales, à Barentin, à Pavilly, au Houlme, à Maromme[1]. Ces accidents ne sont pas fréquents. De tout temps, les curandiers et les blanchisseurs ont étendu leurs toiles sur les rives des rivières rouennaises sans grandes craintes de leurs débordements. Les inondations de la Seine les préoccupaient davantage, aussi les prairies en aval de Déville étaient-elles abandonnées. Depuis Darnétal jusqu'à leur confluent en Seine, les cours inférieurs de l'Aubette et du Robec formaient un immense marais, périodiquement visité par le fleuve.

Pendant la saison chaude, le débit résiste à l'évaporation. Les archives de la ville signalent seulement trois années (1137, 1463, 1528) où les rivières tarirent : et on put les passer à pied sec. De 1899 à 1901, le ruisseau du Becquet, près de Saint-Adrien, s'arrêta de couler, mais pareil accident n'arriva pas aux rivières de Rouen. La seule précaution prise jadis par l'échevinage était de répartir l'heure de l'ouverture et de la fermeture des vannes en été pour que les riverains de l'aval n'eussent pas à souffrir des maigres d'eau causés par les curandiers de l'amont[2].

Des rivières aussi paisibles sont rarement louches. D'après Belgrand, dans les pays de craie blanche, les eaux restent absolument claires pendant 291 jours en moyenne chaque année : elles sont troubles pendant 5 jours seulement. Aussi n'est-ce pas à la mauvaise qualité des eaux, mais bien aux ordures jetées dans leur lit et aux détritus industriels, qu'il faut attribuer les nombreuses querelles des riverains, les innombrables prescriptions de l'échevinage, les ordonnances répétées et souvent vaines au sujet de leur curage[3].

Le débit du Robec, de l'Aubette et de la rivière de

1. Journ. de Rouen, 18 juillet 1910.
2. Chaptal : *186*, I, p. 266 ; Périaux : *238*, p. 58, 203 ; A. S. I. : C 897.
3. Belgrand : *5*, p. 253 ; A. mun. Délib., juillet 1512, fructidor an IV.

Clères est assez faible. Il a diminué depuis les derniers siècles. M. Sion a expliqué ce phénomène par le reboisement des forêts, la diminution de la jachère, l'extension des légumineuses et par les soutirages continuels de l'industrie[1]. La capture de sources de Fontaine-sous-Préaux pour l'alimentation de Rouen, la descente générale du niveau hydrostatique ($1^m,45$) par suite de l'enlèvement des barrages de la Seine et de la régularisation du lit ont encore aggravé la situation. Le Robec et l'Aubette ont un débit moyen, par 24 heures, de 1 100 litres chacun. Dans le même temps, la rivière de Clères écoule 915 litres; celle de Cailly 920 litres; le tronc commun, à Bapeaume, 2 800 litres en temps ordinaire, 1 750 litres aux plus basses eaux[2].

Par contre, la pente de ces rivières est importante, car la proximité du niveau de base les force à regagner, sur un faible parcours, une différence d'altitude au moins égale à 70 mètres. De ses sources à son confluent, la rivière de Clères a une inclinaison moyenne de 4 pour 1 000 et le Robec de 5,81 pour 1 000. Leur courant est donc très rapide et leur force vive considérable. Dès la source, elle est utilisée par les industries. Près de la Seine seulement, où la pente est trop faible, les fabriques font défaut.

Malgré leur valeur industrielle, les rivières rouennaises ne sont pas cependant un instrument hydrologique capable d'apporter dans le régime de la Seine les modifications nécessaires pour permettre à la navigation maritime de remonter jusqu'au port de Rouen. La mer seule peut produire ces heureux effets.

II. — Les conditions maritimes.

La marée. — Une marée moyenne introduit dans l'em-

1. Sion : *310*, p. 98 à 101.
2. Dollfus : *13*, p. 52 ; Belgrand : *5*, p. 743 ; B. S. Agr., XXII, p. 457.

bouchure de la Seine environ 700 millions de mètres cubes. Des relations étroites existent entre le niveau du fleuve à Rouen et celui de la mer au Havre. Les maxima et les minima concordent avec les plus fortes et les plus basses cotes à l'époque des équinoxes, à moins de conditions atmosphériques contraires.

L'amplitude de la marée décroît d'aval en amont. Si l'on représente par 100 l'amplitude de la marée au Havre, on aura en général les nombres suivants : Le Havre, 100 ; l'embouchure de la Risle, 80 ; Quillebeuf, 70 ; Villequier, 50 ; La Meilleraye, 40 ; Duclair, 35 ; Rouen, 30. Au marégraphe, l'amplitude de la marée, dans l'état ordinaire des eaux de la rivière, varie de $1^{m},10$ en morte eau à 2 mètres en vive eau. Elle augmente lorsque la rivière est à l'étiage et peut atteindre $2^{m},11$ en vive eau ; tandis qu'en crue et en morte eau elle peut être réduite à $0^{m},41$. Ces chiffres sont inférieurs à ce qu'ils étaient au début du XIXe siècle. Les ingénieurs indiquaient qu'en morte eau ordinaire l'amplitude était à Rouen de de $1^{m},66$, à Elbeuf de $0^{m},70$; en vive eau elle atteignait $2^{m},33$ à 3 mètres à Rouen et $1^{m},60$ à Elbeuf[1].

NIVEAU DES MARÉES

PAR RAPPORT AU NIVELLEMENT GÉNÉRAL DE LA FRANCE

	A L'ÉTIAGE		ÉTAT ORDINAIRE		CRUE ORDINAIRE	
	VIVE EAU	MORTE EAU	VIVE EAU	MORTE EAU	VIVE EAU	MORTE EAU
Pleine mer. .	$3^{m},58$	$1^{m},32$	$3^{m},75$	$2^{m},12$	$4^{m},52$	$2^{m},44$
Basse mer. .	1 47	0 22	1 75	1 02	3 11	2 03
Amplitude de la marée. .	2 11	1 10	2 »	1 10	1 41	0 41

Les travaux d'approfondissement dans le chenal et le

1. Belleville : *7*, p. 19 ; Ville de Rouen : *236*, p. 12 ; Flachat : *121*, p. 74 ; Min. trav. publ. : *26*, p. 208 ; A. Nat. : F14bis 6741 ; F20 286.

port ont abaissé le niveau de la Seine. Dès 1850, le conseil général des Ponts et Chaussées constatait que les eaux avaient descendu de $0^m,50$ à Rouen. L'ingénieur Partiot admettait que le niveau avait diminué en 1855 avant les travaux du canal de Tancarville de $0^m,474$ à Villequier, de $0^m,83$ à Mantes. En 1874, à Caudebec, la laisse de basse mer était éloignée de 13 mètres environ du pied des quais ; avant les travaux, cette distance était de 5 mètres. Actuellement, le niveau de la Seine dans le port de Rouen s'est abaissé de $1^m,45$[1]. Le même fait a été constaté sur la Clyde et la Tamise, après leur approfondissement.

Le niveau des hautes mers à Rouen abstraction faite de l'effet des crues paraît surtout influencé par la force, la direction du vent et la pression barométrique. Une dépression de $0^m,01$ peut provoquer une baisse de $0^m,13$ dans la marée. Toutes choses égales d'ailleurs, les marées du solstice d'hiver amènent plus d'eau que les marées du solstice d'été ; en hiver les marées de nuit montent moins haut que les marées de jour. En été, le phénomène inverse se produit. Dans ces vingt dernières années le maximum du niveau dans le port de Rouen a eu lieu 17 fois dans les mois d'hiver et toujours dans la journée[2].

Le niveau des basses mers à Rouen, au contraire, dépend principalement de la hauteur de la marée au Havre. La différence des cotes des basses mers de morte eau et de vive eau atteint à l'étiage $1^m,25$. Elle arrête l'écoulement vers l'aval. A 9 kilomètres ouest de Villequier[3], il est un point de la Seine où cette différence est nulle : la cote des basses mers est toujours la même. C'est la préoccupation constante des ingénieurs de reculer ce point d'équilibre vers l'amont, d'assurer les propriétés maritimes de la Seine très loin à l'intérieur du continent. Pour assurer la vidange du flot, les fonds doivent être

1. A. Nat. : F^{14bis} 6741, 6743, 6744.
2. A. P. et C. : B. ann. météo. ; A. Nat. : F^{20} 280.
3. Comoy : *II*, p. 343 et pl. 9.

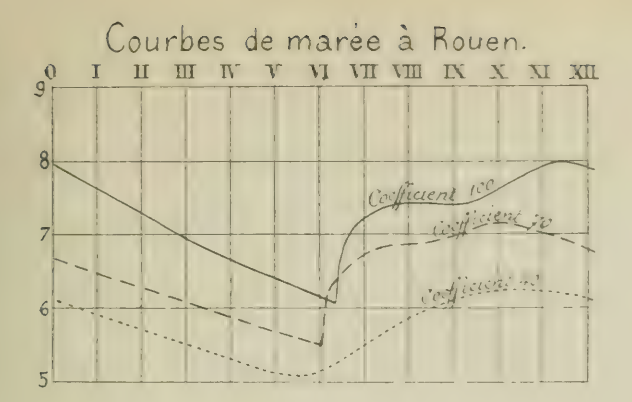
d'autant plus creusés qu'ils sont plus resserrés. On drague à : — 4 mètres près du pont Boieldieu où la largeur de la Seine est de 123 mètres; et à : — 3 mètres seulement quand la largeur du lit atteint 170 mètres.

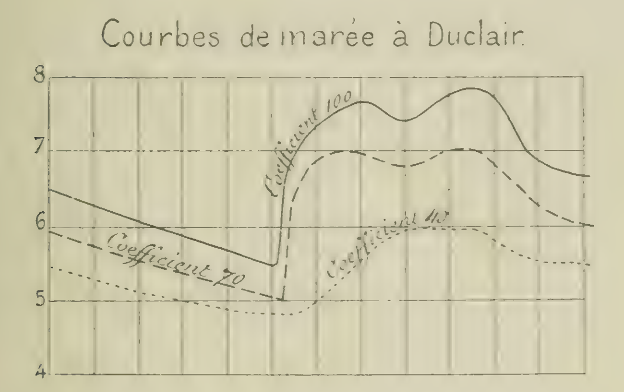
D'après les observations annuellement recueillies par les Ponts et Chaussées, les deux niveaux ont très peu varié depuis vingt ans. Pour la haute mer, le niveau le plus élevé au-dessus du zéro des cartes marines a été : 5m,77 (29 janvier 1910), et le moins élevé : 4m,07 (21 avril 1901); pour la basse mer : 0m,67 (13 septembre 1891) et 0m,17 (3 octobre 1904).

Le mascaret. — On sait que la juxtaposition de deux courants de flot dans l'estuaire de la Seine donne une courbe de marée avec deux maxima, le deuxième plus fort que le premier. La deuxième onde, en effet, moins gênée par les bancs, s'avance rapidement sur les eaux de la première, soulève une *barre* et fournit à Rouen le plus haut niveau de la marée. Cette barre, à mesure qu'elle se dégage des hauts fonds mobiles, affecte une forme assez régulière, doucement inclinée vers l'aval, perpendiculaire à la surface du fleuve vers l'amont, interceptant le lit d'une rive à l'autre [1] (fig. 2).

Ce phénomène se fait sentir jusqu'à Martot, à 25 kilomètres en amont de Rouen. Dans le port même la hauteur de la barre, qui était de 2m,50 à 3 m. à Quillebeuf, varie de 0m,70 à 0m,80. Mais ces hauteurs sont excessivement variables. D'autre part, le mascaret n'apparaît que pendant les marées dépassant une certaine hauteur et le nombre de ses apparitions pendant la durée d'un mois lunaire n'est pas toujours le même. Parfois il diminue considérablement de hauteur et arrive jusqu'à disparaître pour des marées de même importance. Puis après quelque temps on le voit reparaître et reprendre

1. Min. trav. publ. : *26*, p. 209 ; Ville de Rouen : *236*, p. 12 ; Vauthier : *147*, p. 62 ; Comoy : *11*, p. 333, 334 ; A. Nat. : F20 286.





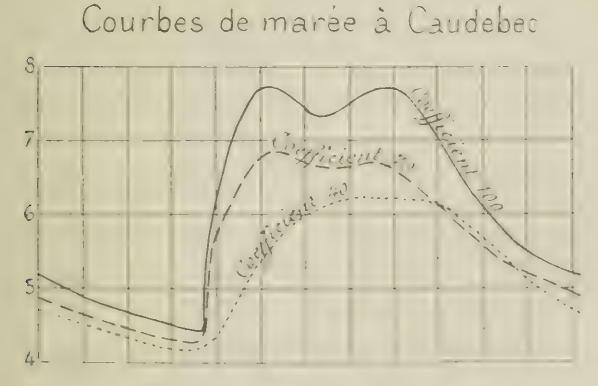


Fig. 2. — Effets du mascaret sur le niveau du fleuve.

(Les chiffres arabes indiquent les hauteurs en mètres. — Les chiffres romains indiquent les heures.)

souvent sa première intensité. La méconnaissance de ce fonctionnement avait fait croire à M. Partiot que les travaux du chenal exécutés en 1850 avaient été la cause d'une surévélation de la barre ; tandis qu'elle n'était qu'une réapparition synchronique. En réalité, les endiguements ont amené une diminution de hauteur entre Caudebec et Berville là où ils ont été achevés. Mais dans l'estuaire où les travaux n'ont pas été encore entrepris, la barre se trouve à peu de chose près à la même altitude[1]. Quoi qu'il en soit, s'il ne change pas la composition chimique de l'eau, car il n'arrive à Rouen aucune trace d'eau salée, du moins le flot modifie-t-il complètement les conditions fluviales. Sans être aussi terribles que sur l'Amazone ou le Gange, ces perturbations ne sont pas cependant négligeables à Rouen : elles nécessitent pour chaque navire l'emploi de 19 attaches afin de se fixer à la rive, tandis que 6 sont suffisantes dans un port ordinaire. C'est un grave souci pour les ingénieurs de diminuer dans les bassins l'effet du mascaret. Ils y arrivent en abaissant constamment la hauteur du plafond, car un navire a d'autant moins à redouter des effets du flux qu'il a plus d'eau sous la quille.

La vitesse de propagation de la tête de la barre n'est guère plus constante que sa hauteur. La plus faible s'applique aux lieux où le mascaret n'existe pas encore ou a souvent disparu. Entre l'heure de la basse mer au Havre et l'arrivée du flot à l'embouchure de la Risle, on compte 2 heures 30 à 2 heures 50. La distance étant de 25 kilomètres, la vitesse moyenne est de 2m,40 à 2m,50 à la seconde. De l'embouchure de la Risle à Rouen le flot parcourt 104 kilomètres en 4 heures, soit 7m,20 par seconde ; la vitesse n'étant que de 5m,30 jusqu'à Quillebeuf et de 7m,50 plus en amont. Dans un temps calme, sans vent, la marée emploie 3 fois plus de temps à descendre qu'à monter. La vitesse du courant du flot à

1. Comoy : *II*, p. 251 et 177 ; A. Nat. : F14bis 6740, 6743, 6744.

Quillebeuf, en arrière du mascaret, varie de 1m,20 à 2m,75 à la seconde[1].

A Rouen, sauf en temps de crue, le courant se renverse aussitôt après l'arrivée du flot et la marée monte pendant 4 heures. Puis le niveau du fleuve redescend pendant 8 heures et demie. Dans les pleines et les nouvelles lunes, le flot dure trois fois moins que l'ebbe. Pour les navigateurs, il est meilleur à la montée qu'à la descente. Un navire arrive en 5 heures à Rouen, mais pour retourner au Havre, s'il n'est pas très vite et qu'il rencontre la barre, il devra mouiller à Villequier, Vieux-Port ou Tancarville. Sans doute, la mer, en prolongeant ses effets jusqu'à Rouen, à 123 kilomètres des côtes, a facilité singulièrement l'accès de la vieille cité normande à toutes les marines du monde. Mais, aux débuts de l'agglomération, en recouvrant deux fois en vingt-quatre heures les rives plates des méandres, la marée a forcé les populations à s'établir sur les pentes concaves, sur les points élevés, à l'abri des eaux.

III. — Le régime du fleuve a Rouen.

Les glaces, le débit, les sécheresses. — Les *glaces* étaient jadis un grave inconvénient pour la navigation de la Seine. S'il était rare que la rivière fût prise complètement et qu'on pût la traverser à pied, comme en 1407, au moins était-il fréquent que la débâcle endommageât les ponts et les vaisseaux. Le pont de pierre, aux travées trop étroites, n'y résista pas. Trois arches s'écroulèrent en 1502, trois autres en 1583. Il fut complètement inutilisable depuis 1564. Son remplaçant le pont de bateaux fut gravement attaqué en 1638, 1669, 1753 et 1779. Presque chaque hiver, les échevins demandaient la remise

1. Belleville : *7*, p. 14 ; Ville de Rouen : *236*, p. 14 ; Flachat : *121*, p. 88 ; Comoy : *11*, p. 183 ; A. Nat. : F14bis 6747.

de la foire de la Chandeleur pour que la rivière devenue libre pût convoyer les vins et les cidres. Cependant la navigation fut arrêtée complètement pendant 26 jours en 1826, 60 jours en 1830, 10 jours en 1833. Au commencement du XIXe siècle, cet accident était plus rare, les glaces étaient surtout dangereuses entre la Meilleraye et Quillebeuf[1]. Actuellement, il semble que le transit ne doive plus connaître ces empêchements. La Seine gèle par - 9°, l'Eure et l'Iton, plus rapides, à - 14° et - 17°[2]. Or la température moyenne du fleuve est à Martot de 12°,2, à Rouen de 11°,5 avec un maximum de 26° en 1900. Le minimum 0° a été atteint trois fois seulement en 1893, 1895, 1908.

Les *sécheresses* ne sont pas davantage à craindre. La Seine, type des fleuves de la zone tempérée à pluviosité constante, a ses eaux les plus basses à l'époque des plus grandes précipitations atmosphériques, en été. Parmi les crues si nombreuses, signalées par Champion, aucune n'appartient aux mois de juillet, août et septembre. L'indice d'écoulement est notablement abaissé pendant la saison chaude, la plus grande partie de l'eau tombée étant absorbée par la végétation et l'évaporation. En hiver, au contraire, l'évaporation est la seule cause de la perte des eaux ; encore diminue-t-elle au fur et à mesure que le sol meuble se sature : les sources superficielles tendent de plus en plus à rendre presque aussitôt l'eau tombée. A Rouen, la sécheresse n'a jamais présenté de grands inconvénients. La tradition rapporte, cependant, qu'à la suite d'un violent ouragan, en l'an 1119, le fleuve fut desséché et que les habitants le passaient à pied sec. Ce fait trop ancien pour qu'on puisse le contrôler ne s'est pas renouvelé par la suite. Cependant, en 1819, le niveau de la

1. Fouquet : *227*, II, p. 553 ; Périaux : *258*, p. 443, 449, 487, 549, 557, 587, 752 ; Frissart : *124*, p. 37 ; A. S. I. : M. Comm. : A. Nat. : G^7 495, 501, 502.

2. Passy : *57*, p. 59 ; Min. trav. publ. : *26*, p. 209 ; A. P. et C. : B. ann. météo. (moyenne de 1853 à 1908).

rivière demeura pendant 165 jours au-dessous de 0^{m},50, et d'autre part, dans les années sèches, en 1852, 1899 et 1901, on a été obligé de draguer un chenal dans les bas-fonds de Saint-Adrien pour permettre au passeur de traverser les ouvriers de Saint-Étienne. Dans la Seine maritime, en aval du pont de pierre, les plus basses eaux, dans ces 20 dernières années, ont été 0^{m},22, le 22 août 1874, et 0^{m},17, le 3 octobre 1904. Ce qui donne par rapport au zéro des cartes marines des profondeurs de 4^{m},25 et 4^{m},50, suffisantes pour la majorité des cargos[1].

On arrive aux mêmes résultats par la considération du *débit*. Moyennement il est de 252 mètres cubes par seconde, pouvant atteindre 80 mètres cubes à l'étiage et dépasser 2 000 mètres cubes en crue.

On a noté, pendant l'inondation de 1882, 2 483 mètres cubes, au pont d'Oissel. Le débit d'une crue qui atteint 7^{m},60 à Mantes est de 2 200 mètres cubes dans cette ville et de 2 500 mètres cubes au confluent de l'Eure. En général, le débit de l'étiage est compris entre 1/20 et 1/30 de celui des grandes crues, valeur assez forte pour assurer la navigation du moyen tonnage. Plus que les glaces et les sécheresses, les crues et les inondations sont préjudiciables[2].

Les crues. — Le bassin de la Seine offre, en raison de ses faibles dimensions et de la simplicité de sa structure géologique, une réelle homogénéité. Les affluents et le cours d'eau principal entrent presque simultanément en crue. Ces conditions hydrologiques expliquent le danger des inondations, leur intensité, leur rapidité à s'étendre et à décroître. L'étude des courbes, des variations du ni-

1. Belgrand et Lemoine : *6*, p. 237 ; de Martonne : Traité de Géographie physique, Paris, 1910, p. 357 ; Flachat : *121*, p. 40, 58 ; A. Nat. : F^{14} 6740.

2. De Lapparent : Traité de Géologie, ouvr. cité, p. 178 ; Belleville : *7*, p. 8 ; Préaudeau : *28*, p. 333 ; Ville de Rouen : *236*, p. 14 ; Bresse : *9*, p. 48.

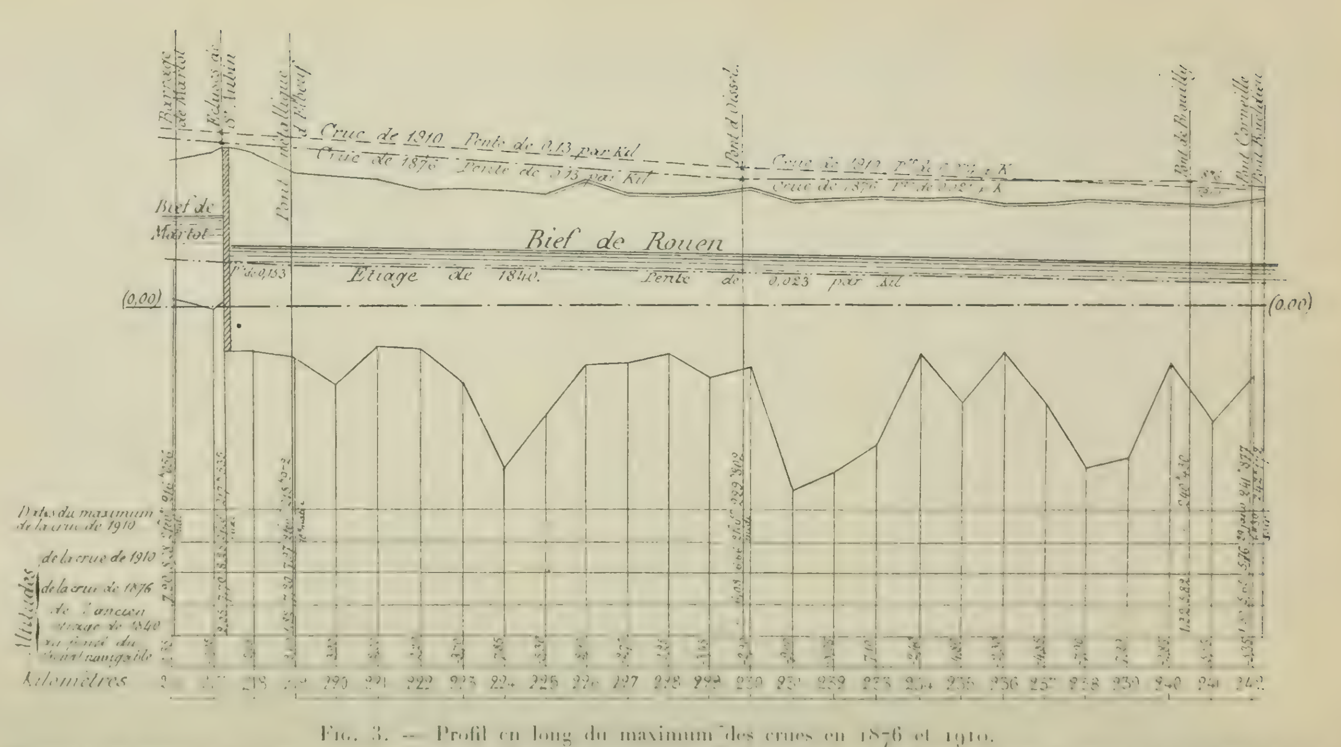


Fig. 3. — Profil en long du maximum des crues en 1876 et 1910.

(Échelle des longueurs, 1 : 180 000 environ. Remarquer le chevauchement des profils au kilom. 237. La crue de 1910 devient plus faible que celle de 1876 aux abords de Rouen, grâce à l'approfondissement du port.)

veau montre que la crue de la Seine prend à Paris son allure définitive[1]. La crue de l'Oise, ayant à peu près même figure que celle du fleuve, ne la déforme pas, bien qu'elle augmente notablement sa portée. Les autres affluents, l'Epte, l'Andelle, l'Eure, n'ont pas un débit suffisant pour avoir une influence notable. Le plus considérable, l'Eure, ne débite pas plus de 100 mètres cubes par seconde, dans les plus grandes crues. Aussi, depuis Mantes, la crue au large dans les prés riverains va-t-elle en diminuant jusqu'à Rouen[2].

HAUTEURS DE CRUE ENTRE PARIS ET ROUEN

STATIONS	POINT KILOMÉTRIQUE	ALTITUDE DE L'EAU			DATE DU MAXIMUM de la crue de 1910	HEURE DU MAXIMUM de la crue de 1910
		ÉTIAGE de 1840	CRUE de 1876	CRUE de 1910		
Paris, la Tournelle. . .	»	2m,07	6m,50	8m,42	28 janvier	minuit
Mantes. . .	109	3 »»	7 6	8 13	31 janvier	6 h. soir
Pont d'Elbeuf.	219	1 82	7 70	7 97	2 février	2 h. matin
Rouen. . .	342	1 30	5 65	5 76	29 janvier	6 h. 30' soir

La vitesse moyenne de la propagation du maximum de la crue de Paris à Rouen a été en 1876 de 3000 mètres à l'heure environ. En 1910, cette vitesse a été de 1 660 mètres à l'heure de Paris à Mantes, de 2 780 mètres de Mantes au barrage de Martot. Si l'on regarde les dates du passage, on constate que le maximum est passé à Rouen le 29 janvier à 6 heures du soir, tandis qu'il était à Mantes le 31 janvier à 6 heures du soir. De même on pourrait voir

1. Lemoine : 22, p. 34, 35.

2. Belgrand et Lemoine : 6, p. 449 ; A. P. et C. : Profil en long du maximum des 4 grandes crues. Sur l'inondation de 1910, voir F. Nouaihac, Pioch et E. Maillet : La crue extraordinaire de la Seine, A. de G., XIX, p. 113 ; Lemoine : La crue de la Seine en 1910, La Nature, 9 août 1910 ; E. Maillet : Le régime hydrologique du bassin de la Seine et les crues de janvier, février 1910, La G., XXI, p. 409 ; L. Gallois : Sur la crue de la Seine de janvier 1910, A. de G., XX, p. 112.

que la décrue a commencé à la Bouille quelques heures avant d'avoir lieu à Rouen, car la Bouille. plus en aval,

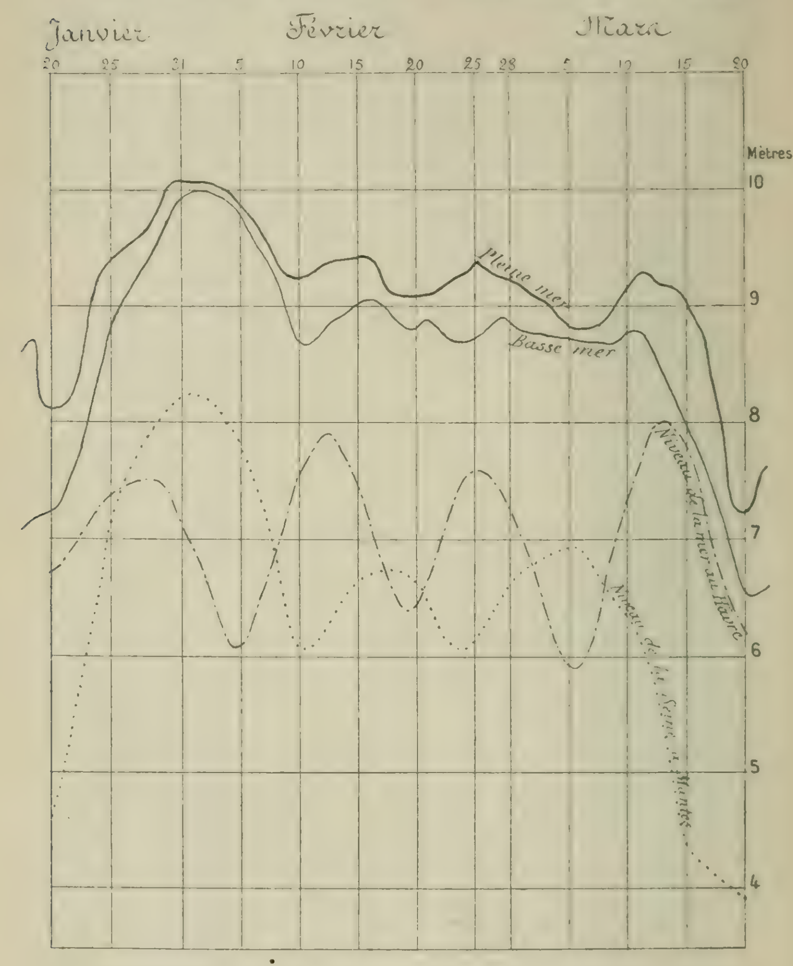


Fig. 4. — Crue de 1910 à Rouen.

(Les maxima de la rivière à Mantes et les maxima de la mer au Havre n'ont jamais coïncidé, ce qui explique la faiblesse relative du phénomène.)

est mieux influencée par la marée. La mer apporte, jusqu'aux limites du mascaret, des modifications à la forme générale des inondations de la Seine.

Dans ces périodes troublées, le niveau du fleuve à Rouen est bien en proportion avec la hauteur des eaux à Mantes, mais surtout avec la hauteur de la marée au Havre. Les crues de 1882-1883, inférieures à celles de 1876 jusqu'aux environs de Saint-Pierre-du-Vauvray, lui sont devenues supérieures entre Saint-Pierre-du-Vauvray et Rouen. Cette différence est due à la barre, qui, en temps d'inondation, se fait sentir bien au delà de Martot dont les écluses sont submergées. En 1882, le maximum de la crue a coïncidé avec de fortes marées et cette coïncidence n'a pas eu lieu en 1876[1]. Par un concours de circonstances analogues, la crue de 1910, si terrible pour Paris, a été moins préjudiciable pour Rouen (fig. 3 et 4).

Jusqu'au 23 janvier, malgré les désastres commis dans la capitale, elle ne s'était guère fait sentir à Rouen. Mais en six jours, le niveau atteignit 10^{m},04, soit 0^{m},80 au-dessus du parapet des quais ; le dommage ne fut pas important. Les grosses eaux touchèrent l'altitude de 8 mètres à Mantes, à partir du 30 janvier, et arrivèrent à Rouen deux jours plus tard alors que la marée était en décroissance. Pendant ces deux mois de crue, jamais les maxima de la marée ne coïncidèrent avec les hautes eaux du fleuve venues de Mantes. Pendant toute cette période, le niveau de la Seine varia très peu à Rouen. Prises dans le resserrement du port principalement entre les deux ponts, les eaux s'écoulaient très difficilement. L'intervalle de temps qui sépare une marée de la suivante était insuffisant pour permettre au trop-plein de se déverser vers la mer, si bien que le niveau restait à peu près stationnaire, que l'heure de la marée fût passée ou non. Le 28 janvier, la cote de la basse mer était au marégraphe de l'île Lacroix de 9^{m},44 ; celle de la haute mer de 9^{m},69 ; soit une différence de 0^{m},25, alors qu'à cette époque l'écart normal de la pleine à la basse mer est de 1^{m},80. Le 3 février, l'écart était de 0^{m},10 alors que normalement il eût été de 1^{m},40.

1. Préaudeau : 28, p. 326.

Les inconvénients, résultant du port, eussent été beaucoup plus terribles si le creusement du chenal n'avait sauvé la situation. L'approfondissement du lit assurait à la rivière un écoulement considérable ; à Duclair, elle léchait à peine les quais ; à Caudebec, elle débordait moins que par les grands coups de vent. Pour cette raison, l'inondation de 1910, la troisième en grandeur depuis 1658, n'a pas été pour Rouen une catastrophe semblable aux crues précédentes.

L'inondation était à l'état endémique dans la région rouennaise. Saint Romain dut le meilleur de sa renommée au desséchement d'un marais proche du Malpalu, périodiquement visité par le fleuve. Par la suite, les croyances populaires attribuaient aux reliques du saint la propriété de faire rentrer la rivière dans son lit. On ne manquait point de les montrer solennellement à la Seine à chacun de ses débordements. Chaque année ils interrompaient la vie urbaine. Il n'y avait pas d'hiver où les échevins ne dussent reprendre l'édit de 1394 qui interdisait de déposer en cette saison les marchandises le long des quais. Les berges extrêmement basses étaient rapidement recouvertes par les eaux. Les navires attendaient chargés en Seine l'ordre de débarquement. Le pont de bateaux attaqué par les débris, les meubles, les barriques, les cadavres de bestiaux était inutilisable, la traversée se faisait en bateaux. Semblablement, c'est par bateaux, ou en charrettes que l'on communiquait dans les parties basses de la ville toujours submergées [1].

La Muse normande s'était emparée de cette situation :

Ch'est qu'à Rouan il y avait tant d'iaux
Que no zut dit que ch'estait un déluge,
Que no n'allait que dedans les bastiaux
Pour y trouver quelque peu de refuge [2].

1. Périaux : *237*, p. 10 ; Taillepied : *242*, p. 76 ; Champion : *10*, II, p. 68 ; de Beaurepaire : *153*, p. 245 ; A. mun. délib. : A[3], 28 sept. 1894 ; A. S. I. : C 1002, 1162 ; D 229 ; A. Nat. : G[7] 491, 494, 1418.

2. David Ferrand : *226*, III, p. 215. Il énumère les endroits envahis par

Enfin, l'inondation partie, restaient les miasmes et les boues avec leurs conséquences, la suette et le paludisme. Les victimes étaient nombreuses. Chaque année, l'échevinage, l'intendance, le parlement étaient forcés de se préoccuper du sort des populations frappées par les inondations. Leurs délibérations conservées dans les dépôts d'archives nous permettent de tracer les limites du fléau [1].

Sur la rive gauche, le confluent de l'Eure et de la Seine formait un lac au-dessus de la garenne de Léry. Les habitants des Damps et de Poses pouvaient alors pêcher sans être obligés de payer les redevances ordinaires. Le fleuve touchait la grand' route d'Oissel à Rouen par Saint-Etienne-du-Rouvray ; le coche d'eau prenait à travers les prairies pour se rendre à Elbeuf au lieu de suivre la boucle du méandre. La Seine envahissait les jardins de Sotteville, ceux de l'abbaye de Grammont, de l'abbaye des Emmurées, l'emplacement du clos des Gallées. En aval de Rouen, les paroisses de Petit-Quevilly et de Grand-Couronne, écrit l'intendant de Crosne, se trouvaient inondées pendant les deux tiers de l'année [2].

Sur la rive droite, les populations redoutaient d'autant plus la crue, qu'elles y étaient plus denses. En amont, depuis l'église de Saint-Adrien jusqu'à celle de Saint-Paul, la route de Pont-de-l'Arche était submergée, les jardins maraîchers d'Eauplet disparaissaient dans une mare de boue. Le fleuve recouvrait ensuite l'immense marais de la Marêquerie et du Malpalu ; cette masse d'eau remontait jusqu'au Pont-Ofroy, près du lieu appelé le Ruissel. Dans ce mouvement latéral, la Seine refoulait les eaux du

la crue de 1650 : Saint-Éloi, Saint-Vincent, la Pontaritaine, la Haranguerie, l'Estrade, les Cordeliers, le Crucifix, la rue du Bac, la Vieux-Tour, la rue des Augustins, celle de Notre-Dame, le clos Saint-Marc, la Quesvre, le Ponchel.

1. Leudet : *258*, p. 51 et 54 ; Deshayes : *253*, p. 243 ; A. S. I.: C 1004 : A. Nat. : G^7 495.

2. Taillepied : *242*, p. 183 ; Farin : *225*, I, p. 78 ; Champion : *10*, II, p. 70, 95, 99 ; de Beaurepaire : *65*, p. 140 ; B. mun. : ms. nº 1201 ; A. Nat. : Q^1 1381.

Robec et noyait les moulins situés sur son cours inférieur (actuellement rue de la République). Pour éviter les contre-coups de cet accident fréquent, les échevins avaient été obligés d'acheter les moulins du Robec supérieur. Plus généralement, les eaux s'arrêtaient à hauteur de la porte Martainville, gagnaient la Haute-vieille Tour, la rue des Cordeliers, la rue des Charettes, le vieux Palais et venaient se confondre avec les eaux de la rivière de Clères au-dessus du quai actuel du Mont-Riboudet. Ce fut une inondation qui permit aux vaisseaux des Anglais, venus assiéger Rouen, de s'ancrer à Déville. En aval, le fleuve montait à 1 mètre au-dessus de la chaussée du Val-de-la-Haye, rejoignait les marais de Boscherville, profitant de chaque échancrure dans les rives pour s'enfoncer profondément dans les terres. Au IXe siècle, la chronique de Fontenelle rapporte que la Seine venait baigner les murs de l'abbaye de Saint-Wandrille, éloignée actuellement de 1 500 mètres du rivage [1].

Telles étaient les limites des crues les plus communes. D'autres fois, la rivière s'étendait davantage : par exemple en 1658, 1740, 1876 et 1910. Ces quatre inondations sont les plus importantes dans tout le bassin de la Seine [2].

La plus forte, celle de 1658, monta à Rouen jusqu'à l'altitude de 7^m,64, soit 11^m,92 au-dessus du zéro des cartes marines. D'après la tradition et les marques restées sur les bâtiments publics, elle atteignit 8^m,10 au presbytère de Cléon et 6^m,18 au hameau de Quennefort, commune du Val de la Haye. A Rouen même, d'après une marque laissée longtemps sur l'ancienne église des Augustins (aujourd'hui la manutention militaire) par l'inondation de 1740 inférieure de 0^m,43, le niveau de la grande crue de 1658 aurait été, dans cette partie de la ville, de 2^m,03 au-dessus du sol des rues. Tout le quartier entre l'église des Augustins, le Pont-du-Ponceau, la place

1. Taillepied : *242*, p. 183 ; Champion : *10*, II, p. 70 ; Périaux : *238*, p. 104, 221, 223, 230, 301, 371, 397, 485 ; Tougard : *311*, p. 409.
2. De Parcieux : *27*, p. 460.



A. — LE MÉANDRE DES MOULINEAUX

Les prairies sont inondées presque tous les hivers.



Cliché du capitaine Quenedey.

B. — L'INONDATION DE JANVIER 1910

Vue prise de la côte de Bonsecours.

Martainville et la fontaine de Lisieux était submergé. A Saint-Sever, une grande partie des maisons d'Emendreville furent détruites par les vagues qui arrivaient jusqu'à l'église ; 500 habitants se réfugièrent au prieuré de Bonne-Nouvelle, l'eau monta jusqu'à l'hôtel de l'abbaye de Grammont[1].

L'inondation de 1910, la troisième en grandeur, eut des effets beaucoup moins désastreux. Ses limites sont assez bien marquées : sur la rive gauche, par la ligne du chemin de fer, le quai Cavelier-de-la-Salle et la route de Caen ; sur la rive droite, par la route de Pont-de-l'Arche, les quais, le pont de la route de Duclair sur la rivière de Clères, la route du Val-de-la-Haye. La largeur du lit variait de 1 600 à 1 700 mètres entre Oissel et Tourville, de 1 300 à 1 400 mètres entre le Val-de-la-Haye et le moulin de Milthuit.

Les prairies furent inondées le 24 janvier, 5 jours seulement avant le maximum. Deux jours après, des cultivateurs d'Anneville, de Barnouville, de Berville durent abandonner leurs fermes envahies et conduire leurs bestiaux en des endroits plus secs.

Dans le port, la navigation fluviale cessa le 25 ; la rivière atteignit 9^{m}.12 ; les péniches ne trouvaient plus au-dessous de l'arche du pont Corneille les 3^{m},20 qui sont nécessaires à leur passage. La navigation maritime fut également arrêtée ; dès le 3 février, 26 navires attendaient au mouillage en aval de Rouen le moment de rentrer au port.

En ville, deux jours avant le maximum, l'eau avait envahi quelques quartiers, principalement à Saint-Sever le tissage de la Ferme, la cour du Vert-Buisson, les prairies

1. Les cotes de l'inondation de 1658 et de l'inondation de 1740, qui étaient inscrites autrefois sur les murs de la caserne d'infanterie, furent rapportées plus tard, quand ce bâtiment fut démoli, sur le pont Boïeldieu, côté Saint-Sever, pile droite. V. Farin : *225*, p. 167 à 169 ; Tougard : *311*, p. 79, 330, 336 ; Frissard : *124*, p. 36 ; Périaux : *238*, p. 464, 478 ; A. Nat. : F^{14bis} 6741.

de Grammont ; d'autre part, sur la rive droite, tous les débouchés du quai Gaston-Boulet étaient submergés. Puis, refluant par les égouts, le fleuve se déversa dans les parties basses du quartier Martainville : rue Fontenay, rue du Rempart, rue Saint-Eustache, place Saint-Marc, place Martainville. Le débordement de l'Aubette contribua à l'inondation. Dans ces quartiers, il se trouva même que l'inondation augmenta pendant la baisse de la Seine, les infiltrations élargissant petit à petit les innombrables canaux qu'elles avaient creusés et devenant plus abondantes.

Avec la décrue, tout rentra rapidement dans l'ordre. Si le transit avait été retardé, jamais la vie urbaine n'avait été interrompue. Les communications entre les deux rives étaient demeurées constantes, la circulation dans les rues ne s'était pas ralentie. On n'avait eu à déplorer aucune perte de matériel, aucun accident humain. La Seine a cessé d'être, pour les Rouennais, l'objet d'épouvante qu'elle était au cours des siècles précédents. En approfondissant le lit du fleuve, les ingénieurs ont diminué l'intensité de ses ravages.

Un lit dont la largeur et la profondeur seraient essentiellement variables, s'ils n'étaient fixés par le travail des ingénieurs, une pente peu accentuée, une vitesse lente, un régime modifié par la mer, des inondations fréquentes, vives à s'étendre comme à disparaître, telles sont les caractéristiques de la Seine à Rouen. Ce sont celles d'un fleuve entré dans la vieillesse. D'autres fleuves français, également près de la mer et de vastes agglomérations, sont aussi arrivés à cette époque de leur existence. Cependant leur prospérité n'a pas été durable. Quand on traverse les villes qui bordent la Loire, on a l'impression que les quais sont déserts, la circulation éteinte, l'appareil commerçant et industriel trop grand pour les besoins actuels. On a la notion très insistante d'un passé qui fut important, qui a laissé des traces évidentes de grandeur, mais d'un présent languissant. Sur la Seine le tableau est tout autre. A

quelque ville qu'il s'arrête, mais surtout à Rouen, le visiteur est de suite frappé par les marques nombreuses d'une civilisation dont les progrès n'ont jamais cessé. Les monuments ont enregistré cette fortune dont le meilleur élément fut le fleuve, mais un fleuve toujours vivant. Si la Seine hydrographiquement est un vieux fleuve, elle a été constamment rajeunie par le travail acharné de ses riverains. Au premier chapitre de notre étude nous trouvons une des qualités de la population rouennaise; un effort persistant à modifier, au mieux de ses besoins, les conditions physiques du sol.

CHAPITRE II

L'EMPLACEMENT DE ROUEN

I. L'Évolution du relief. — II. La Forêt.

Rouen doit sa plus lointaine origine au passage où l'on traversait la Seine, au point de contact du fleuve et de la marée. La cabane des palafittes, au bas de la rue Grand-Pont, est l'ancêtre de l'agglomération actuelle. En cet endroit, la circulation était plus intense et l'arrêt nécessaire ; la vie humaine s'y est concentrée pour un domicile plus prolongé. Mais si la position d'une ville peut donner la mesure de son développement comme aussi la raison de son début, elle ne suffit pas à expliquer son emplacement. La situation géographique est la déterminante de la fortune urbaine : les conditions naturelles du site sont les raisons de la rapidité ou du retard de son essor. La Seine faisait la grandeur de Rouen ; elle pouvait causer sa perte. La mer en pénétrant jusqu'à la cité y conduisait les nefs étrangères, mais les habitants ont eu grand peine à s'établir au milieu des marécages et des bois. Sans doute les premiers occupants trouvèrent dans la complication du réseau hydrographique, dans l'impénétrabilité du massif forestier, des conditions excellentes pour la défense : ils établirent une de ces forteresses de vallée dont on trouve encore des exemples à Amiens, à la Fère et à Beauvais[1]. La structure générale présentait des qualités

1. Voir Demangeon : La Picardie. Paris, 1905, p. 387 et suiv.

stratégiques ; mais elle était défavorable pour l'extension de la cité et en définitive il fallut faire violence aux lois de la nature pour que la ville pût suivre sa vocation économique.

I. — L'Évolution du relief.

Le sol de la ville de Rouen est un relief inversé. La courbe concave que décrit la surface du terrain depuis le Mont Fortin jusqu'à la place des Chartreux est le résultat du travail des eaux. Elles ont déblayé la masse soulevée par les mouvements orogéniques qui ont bouleversé le bassin parisien depuis les débuts du Tertiaire.

Après le dépôt de la craie blanche (Sénonien), une surélévation générale du bassin de Paris a refoulé la mer vers le nord, mais à l'époque suivante (Danien), une descente générale de l'aire synclinale y ramena les eaux. Des mouvements semblables, soulèvements et abaissements, ont duré pendant tout le Tertiaire, persisté jusqu'au Quaternaire. Les mouvements sismiques signalés à Rouen dans la dernière moitié du XIXe siècle sont les témoins infiniment atténués de ces secousses : leur apogée fut vraisemblablement au Plaisancien. Mais à chaque époque, les poussées orogéniques se produisaient aux mêmes emplacements que les précédentes, elles accusaient des caractères déjà indiqués. Sur les mêmes axes se formait successivement une série de synclinaux et d'anticlinaux dirigés Nord-Ouest-Sud-Est [1]. Ces plissements ont été sans grande importance pour le développement de l'activité urbaine. La faille de Rouen est un accident géologique mais non une valeur topographique. Par contre, d'autres plis perpendiculaires [2], contemporains probablement du dessèchement du lac de Beauce, paraissent avoir joué

1. Gully : *20*, p. 44 ; Dollfus : *38*, p. 1 ; M. Bertrand : *35*, p. 118 ; Munier-Chalmas : *55*, p. 935 ; de Lapparent : *49*, p. 12 ; Hébert : *46*, p. 457.
2. Dollfus : *38*, p. 53 ; Hébert : *46*, p. 512 ; de Lapparent : *49*, p. 240.



LE SITE DE ROUEN

Vue prise de la côte de Bonsecours.

un plus grand rôle dans l'établissement des premières agglomérations. Leur point de rencontre avec la Seine marque un point de passage connu dès la plus haute antiquité. A Vernon, un camp romain domine le pont actuel construit sur un ancien gué ; à Villequier, des objets des premières industries humaines ont été trouvés dans la rivière ; dans la région de Rouen, cet axe suit la route d'Elbeuf, la rue Grand-Pont, la rue Beauvoisine. Par son faît, le sol s'élève entre la rue Jeanne d'Arc et la rue de la République. Sans qu'elles fussent connues, les propriétés de cet anticlinal ont été utilisées de toute antiquité. Une station de palafittes a été découverte au sud de la rue Grand-Pont, à l'endroit où l'axe traversait la Seine [1]. Au même lieu, les populations ont construit successivement le pont de la reine Mathilde, le pont de bateaux et plus tard le pont Boïeldieu. Une route suivait ce faîte et conduisait à travers la forêt, au sud vers les plateaux du Roumois, au nord vers les plateaux du Vexin. Les lignes directrices du terrain ont toujours guidé les migrations rouennaises. Le sens du mouvement n'a pas changé, mais seulement la vitesse.

Quoi qu'il en soit, à la fin du Pliocène, par suite des mouvements orogéniques, l'emplacement sur lequel se trouve la ville actuelle était surmonté d'un énorme bloc crétacé. Il pouvait s'élever jusqu'au niveau du Mont-Fortin et s'arrêtait, en falaise, dans la presqu'île du Rouvray, suivant une limite passant aux environs de Bapeaume, du jardin des Plantes, des Gravettes. Sans doute, cet ensemble, submergé souvent sous les mers tertiaires, était-il déjà fort démantelé quand le travail des eaux vint, au Quaternaire, l'araser définitivement.

L'attaque des eaux courantes fut très facilitée par les nombreuses diaclases de la craie. Au sud, la Seine sapait la lèvre surélevée de la faille ; au nord, les affluents descendus de la nappe aquifère constituée par l'argile à silex

1. De Vesly : *244*, p. 109.

cherchaient à regagner le niveau de base du fleuve, sans cesse rajeuni par la descente progressive de son bassin.

Mais, quelle que fût la vigueur de la Seine et de ses affluents, ils seraient arrivés difficilement à conquérir l'espace compris entre la faille et le méandre de Rouen, s'ils n'avaient été aidés par les ruisselets issus des marnes du Turonien. La rive concave du méandre forçait ces eaux à converger et à concentrer leurs efforts sur un espace sans cesse plus restreint. Leur puissance dévastatrice augmentait du fait de leur union. A l'ouest de l'axe de Beauvoisine, les sources Gaalor et de Notre-Dame mariaient leurs eaux pour donner naissance à la Renelle : elles suivaient la direction de la rue Jeanne-d'Arc, de la rue des Vergetiers et de la rue des Cordeliers. A l'est, les ancêtres du Robec et de l'Aubette confondaient leurs cours et se perdaient dans la Marêquerie et le Malpalu avant de rejoindre la Seine. Les eaux encadraient l'anticlinal orthogonal, parcouru lui-même par de nombreux ruisseaux. Du ravin du Mont-aux-Malades descendaient plusieurs pleureurs. Ils alimentaient un vaste marais sur l'emplacement du quartier de la Madeleine. Du ravin de Beauvoisine surgissaient les eaux qui entouraient encore l'église Saint-Lô au moment de sa construction. Du ravin de Boulingrin sortait un affluent du Robec. Tous ces torrents, quand les pluies étaient violentes, dévastaient le sol de Rouen. Les terrains et les fossés des trois enceintes ont eu pour but de protéger l'agglomération contre les surprises de l'ennemi, mais aussi contre l'impétuosité des trombes d'eau. On eut le plus grand tort de combler les fossés quand leur utilité tactique fut devenue négative, d'autant plus que des brèches avaient été pratiquées dans les murailles pour faciliter la circulation urbaine. Dans les longues périodes de pluie, par ces ouvertures, les ruisselets reprenaient leurs cours. Par la brèche de la rue Bouvreuil, la Renelle s'épandait dans la rue des Ermites, la rue Massacre, la rue Percière ; par la brèche de la rue de la République, l'ancien affluent du Robec cherchait à

regagner son collecteur ; par la brèche de Beauvoisine, les pleureurs s'efforçaient de regagner l'ancien marais de l'hôpital. Les derniers travaux de la voirie ont dû tenir compte de ces conditions hydrographiques pour éviter de nombreux débordements [1].

L'action de l'érosion fluviale, lente et continue, a principalement consisté dans le déblaiement de la masse crétacée ; les matériaux extraits furent déposés surtout dans le fond des vallées. Le travail du ruissellement, plus intermittent, mais plus brutal, opéra surtout la régularisation des surfaces. Il affouilla les plateaux, dégrada les crêtes, adoucit les flancs. Cette action fut rapide, grâce à la violence et à la quantité des orages, des *avalasses*, si terribles jadis pour la région rouennaise. Actuellement, elles ne sont plus si pernicieuses. Le climat s'est asséché et les ingénieurs ont tenu compte pour établir les routes de la violence des précipitations. Mais alors que le service des Ponts et Chaussées n'existait pas, nombreuses étaient les requêtes des paysans qui sollicitaient la construction de ponceaux en travers des vallées. Tous les automnes, les limons s'entassaient dans les parties basses des chemins : les communications étaient interrompues avec la ville. A Rouen même, les échevins étaient sans cesse préoccupés d'assurer l'écoulement des eaux d'orage en leur donnant des issues à travers les rampes. Plus tard, la municipalité fit établir, sur le territoire de Boisguillaume, 4 bétoires destinées à diminuer le volume des eaux qui affluaient dans la rue Verte. Quand la ligne de Rouen au Havre fut construite, la compagnie concessionnaire fut mise en demeure d'établir, à ses risques et périls, un aqueduc pour écouler les eaux et les produits du ruissellement [2]. Ces apports ont une épaisseur essentiellement variable, 22 mètres à Oissel, 60 mètres au-dessus du quai du Mont-Riboudet.

1. A. Lévy : *53*, p. 244 ; Fortin : *45*, p. 89 ; Dollfus : *13*, p. 242.
2. A. mun. délib. : H, p. 13, 56 ; A. S. I. : C 1503.

Les limons du ruissellement, comme les alluvions, entretiennent à la surface du sol l'humidité des inondations et des pluies. Ils ont singulièrement favorisé l'invasion de la forêt qui, à une époque assez rapprochée, recouvrait l'hémicycle où s'établit et grandit la métropole normande.

II. — La Forêt.

Dans leur ensemble, les forêts de la région rouennaise paraissent avoir subi peu de changement depuis le XVIe siècle. La carte de Jollivet, en 1545, indique sensiblement les mêmes contours que la carte de l'État-major. Le déboisement fut surtout l'œuvre des gallo-romains, des grandes abbayes du VIIe siècle, de la population croissante et forcée de chercher des terres culturales au XIIIe [1].

Farin rapporte que 200 ans avant J.-C., Rouen était une bourgade sur le bord de la Seine et environnée de forêts (fig. 5). Les anciens Druides y célébraient leurs sacrifices[2]. S'il est impossible de vérifier actuellement cette assertion, au moins pouvons-nous avoir une idée de la sylve médiévale par l'emplacement et les travaux des grands ordres religieux qui ont opéré sa conquête. Établis hors la ville, au contact de l'enceinte, les monastères avaient surtout pour but de substituer aux forêts improductives des terres culturales et des paroisses infiniment plus rémunératrices. Pour des raisons de sûreté, ils attaquèrent d'abord les lisières les plus voisines des agglomérations.

Sur la rive gauche, la forêt du Rouvray s'étendait jusqu'à la Seine. C'était un bloc de 6 500 hectares environ[3]. Il occupait la région des sables et des graviers pliocènes. Le sol, médiocre pour la culture, ne paraît pas avoir tenté les ordres religieux. Les premières donations datent du milieu du XIIe siècle. Henry II d'Angleterre abandonna

1. Sion : *310*, p. 125 ; B. Nat. : carte de Jollivet.
2. Périaux : *238*, p. IX.
3. B. de la Serre : *63*, p. 185.



Fig. 5. — Le site de Rouen au milieu des forêts.

(Échelle, 1 : 320 000 environ.)

aux moines de Grammont l'ancien parc des ducs de Normandie, face au château de la Basse-vieille Tour ; plus tard il fit don aux femmes lépreuses de Quevilly d'un pré proche la Seine et du droit de pâturage dans la forêt [1]. Au siècle suivant, les religieuses de Saint-Dominique s'établirent dans les landes d'Emendreville. Mais la forêt reculait lentement ; dominicains et religieux ne défoncèrent que les prairies d'alluvionnement. En 1525, le plan de Jacques Le Lieur fait passer la lisière septentrionale du Rouvray sur l'emplacement occupé actuellement par la poudrière près Sotteville et par l'usine à gaz près la gare d'Orléans. C'était une masse compacte, impénétrable en dehors de la route qui menait aux campagnes du Neufbourg et de la route qui conduisait aux embouches du Roumois. A la fin du XVIIIe siècle, les bois étaient transformés en bruyères aux abords de la ville ; mais sur le plan de 1817, la forêt de Rouvray s'avance encore jusqu'à l'avenue Saint-Julien, au sud de Rouen, et jusqu'à l'emplacement de la gare du Petit-Quevilly. Il fallut tous les efforts de la technique agricole pour adapter ce sol ingrat aux besoins alimentaires de la cité ; il fallut surtout la pénétration de l'industrie cotonnière qui conquit définitivement le méandre de Saint-Sever au commencement du XIXe siècle.

Sur la rive droite, la sylve demeurait plus éloignée du fleuve. Elle s'accrochait avec peine aux flancs des coteaux ravinés par les eaux, aux pentes qui conduisaient à la Seine. Par ailleurs, les parties basses de la vallée constituaient un marécage permanent, impropre aux grands bois. Ils demeuraient sur les hauteurs : c'est là que luttaient les monastères. Au XIe siècle les Chartreux de saint Bruno, établis au Mont-Gargan, défrichèrent la partie occidentale de la forêt de Long-Boël sur la montagne Sainte-Catherine. Plus tard, au XVIe siècle, obligés

1. Fouquet : *227*, II, 885 ; de Beaurepaire : *64*, p. 230 ; Duchemin : *286*, p. 229 ; A. S. I. : D 343, 344 ; Pl. C 2951 et Pl. n° 335.

d'évacuer leur monastère auquel on substituait un fort, ils s'établirent à la lisière sud de Saint-Sever[1]. Dans la vallée du Robec, l'abbaye de Saint-Amand possédait, dès 1070, la dîme des essarts dans la forêt de Préaux ; la lisière occidentale, primitivement en aval de Darnétal, avait reculé jusqu'aux sources de Fontaine-sous-Préaux. Dans la vallée de la Clairette, les religieux du même ordre défoncèrent, vers 1030, les territoires de Malaunay et de Monville[2]. Le déboisement de l'immense massif boisé compris entre la rivière de Clères et le Robec, le Silveison aujourd'hui la Forêt verte, semble avoir commencé plus tôt. La partie méridionale, appelée bois de l'Archevêque, s'arrêtait au faubourg Bouvreuil, à la place Beauvoisine, à la rue du Champ-des-Oiseaux et à la crête des plateaux entre Déville et Maromme. Le défrichement fut l'œuvre des propriétaires : la mense archiépiscopale, les bénédictins de Fécamp, le prieuré de Bondeville, et surtout de l'abbaye de Saint-Ouen. Entreprise dès le IXe siècle, la conquête de la forêt, un moment interrompue par les guerres, fut assidûment poursuivie dans la période de paix du XIIe siècle. L'espace où s'élevèrent plus tard les paroisses du Mont-aux-Malades, de Saint-Aignan, de Boisguillaume, d'Isneauville[3] fut déboisé à cette époque. Cependant, jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, les bois luttèrent victorieusement contre la culture. La côte des sapins ne fut défrichée que pendant la période révolutionnaire pour planter des pommes de terre. Plus à l'ouest, la forêt de Roumare s'étendait jusqu'aux portes de Rouen. A la fin du XIe siècle les arbres touchaient aux remparts[4].

1. Au XVIIIe siècle, les bois arrivaient encore jusqu'au Mesnil-Esnard. De Beaurepaire : *64*, p. 18 ; A. S. I. : Pl. n°s 77, 78, 233 ; A. Nat. : F^14bis^-8502.

2. Barbier de la Serre : *59*, p. 72, 74 ; Samson : *100*, p. 11 ; Delisle : *284*, p. 403.

3. Barbier de la Serre : *62*, p. 185, et *61*, p. 237 ; Fouquet : *227*, I, p. 3, II, p. 881 ; A. Nat. : F^10^ 330, et Pl. N^III^31, N^III^49.

4. Samson : *100*, p. 9 ; de Fréville : *163*, I, p. 103 ; B. Nat. : Pl. de la Vigne (1655) ; ms. 11938 ; A. S. I. : B Fonds Bonne-Nouvelle ; C 2950 ; A. Nat. : Pl. N^III^1, N^III^75 ; Q^1^ 1395 ; T. 1008.

C'étaient les dernières avancées des forêts occidentales, plus épaisses et moins attaquées. La légende de Rollon, chassant dans ces bois et retrouvant aux branches d'un chêne ses bracelets d'or, longtemps après les avoir perdus, montre bien plutôt l'impénétrabilité des halliers que l'absence des voleurs. La lisière orientale, proche la cité, fut longtemps respectée grâce au voisinage des dominicains établis sur l'emplacement de la préfecture actuelle et qui se consacraient à la prédication plutôt qu'à la culture. Au moyen âge les bois de Roumare n'étaient attaqués que dans leur partie occidentale ; les religieux de Saint-Martin-de-Boscherville, les Emmurées de Montigny, et surtout les moines de Jumièges se disputaient la lisière. Au xve siècle seulement les maraîchers de Cauchoise conquirent sur la forêt des sols agricoles[1].

D'après ces indications, on peut conclure qu'au début de la première agglomération la forêt s'étendait sur toute la boucle de Saint-Sever jusqu'à la Seine, et, sur la rive droite, dans tout l'hémicycle de Rouen à l'exception des marais de l'Aubette, du Robec, de la Renelle et de l'axe orthogonal de la rue Grand-Pont. Telles étaient encore ses limites au commencement du xie siècle. C'est dans cette sorte de clairière que les premiers hommes descendirent pour gagner le seul passage où l'on pouvait traverser facilement la Seine. Plus tard, le premier travail des moines élargit ce territoire où la circulation s'annonçait plus aisée. Ils défrichèrent d'abord les vallées qui étaient les chemins naturels, puis les crêtes où commençaient les bonnes terres des plateaux, enfin le méandre de la rive gauche, pour s'assurer une route vers le sud. Le développement de Rouen suivit cette conquête de la forêt.

Les villes s'accroissent et les populations se groupent là où les accidents du sol permettent la libre circulation[2].

1. Delisle : *100*, p. 403, 404 ; Prévost : *95*, p. 185 ; Barbier de la Serre : *59*, p. 77, et *63*, p. 184, 185 ; A. S. I. : G 1055 ; Pl. C. 2950.
2. Lottin : *54*, p. 854.

La carte topographique nous aide à estimer les chances de fortune que possèdent les agglomérations à leur naissance (fig. 6). Entre la Seine, le Robec, les marais du Lieu de Santé, le pied des coteaux, Rouen pouvait se développer sur une sorte de pentagone très irrégulier : le plus grand axe mesure environ 2 400 mètres et le plus petit

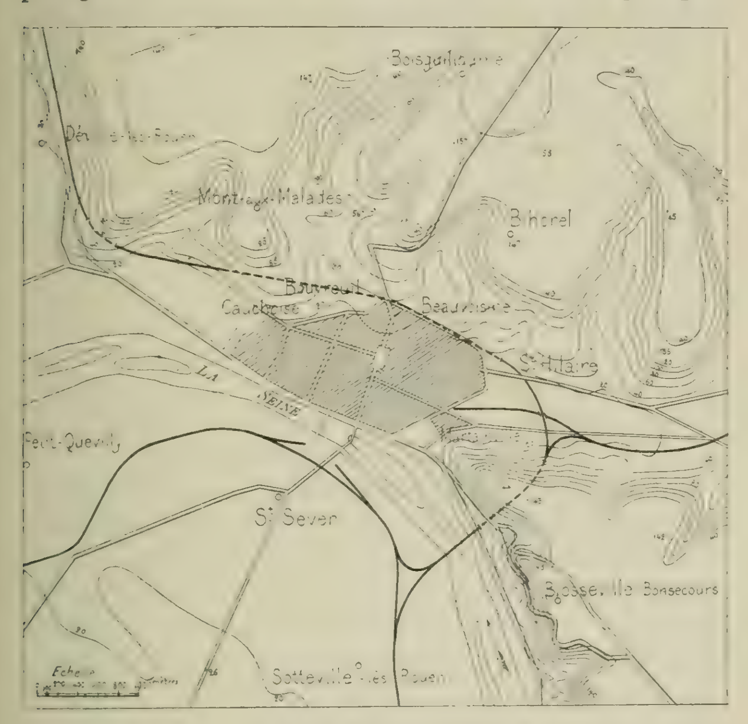


Fig. 6. — Le site de Rouen, encerclé de coteaux.
(Échelle, 1 : 75 000 environ.)

1 120 mètres. Son grand côté est appuyé sur la rive droite de la Seine ; c'est là que règnera l'activité de la cité, c'est là qu'elle croîtra le plus. A l'opposé, elle est contrebuttée par des coteaux à pente très rapide dont les crêtes atteignent 158 mètres, soit 153 mètres au-dessus du port. De ce côté, la ville ne s'étendra guère avant les déboisements, avant que l'industrie des transports n'ait

réussi à surmonter la raideur des pentes. Cependant les maisons n'y formeront jamais ce groupe compact qui indique sur un plan l'endroit où l'activité commerciale et industrielle est la plus grande. Les flancs du Mont-aux-Malades, du Mont-Fortin, de la ferme des Sapins convergent bien vers la cité, mais ils sont trop inclinés pour être accessibles à la circulation des véhicules lourdement chargés. La lecture de la carte nous porte à croire que la ville progressera d'abord en bordure de Seine, puis qu'elle cherchera à s'allonger dans le couloir du Robec. Dans le faubourg Cauchoise se grouperont les industries qui sont en rapport avec les plateaux, car de ce côté la circulation est la plus facile. Enfin, si l'on reporte les yeux sur la rive gauche du fleuve, on remarque entre Sotteville et Petit-Quevilly une grande plaine demi-circulaire dans laquelle il sera possible de tracer de grandes voies droites, horizontales et rayonnantes dans toutes les directions, une fois que l'obstacle forêt sera abattu. C'est une contrée éminemment propre aux communications. Mais là encore l'essor de la cité sera fonction d'un labeur acharné.

Les avantages de la situation géographique de Rouen étaient considérables grâce à la proximité de la mer et de la capitale, mais les éléments de sa position topographique étaient loin d'être favorables au développement d'une grande agglomération. Les habitants durent lutter pour s'installer près du fleuve ; si les marais n'avaient pas été desséchés, les grands bois défrichés, la fortune de Rouen au confluent du Robec, encerclée de plateaux, étranglée de forêts, eût été comparable au sort de Duclair au confluent de la Sainte-Austreberthe ou des Andelys au confluent du Gambon.

CHAPITRE III

LES RESSOURCES DE LA VALLÉE

I. Les sols de la vallée. *Les dépôts fluviaux. Les marais.* — II. L'utilisation des sols. *La craie. Les graviers et les sables. Les plaines d'alluvionnement.* — III. L'eau dans le milieu humain. *Les sources.*

« Sans doute, la détermination de la surface habitée est la première question qui se pose à la géographie humaine. Mais dans la terre habitée, il y a les contrées où l'homme n'est en quelque sorte que toléré par la nature ambiante[1]. » Pour prospérer, il est indispensable que les établissements humains puissent trouver facilement et dans les environs immédiats, les éléments de leur abri et de leur subsistance. Les plaines d'alluvionnement traversées par les fleuves séniles dans les parties inférieures de leur cours sont généralement propices aux grandes agglomérations. Elles rencontrent à proximité des bords, sinon tous les matériaux de construction, au moins des avantages certains pour leur alimentation, des pêcheries florissantes et surtout des terres que les inondations rendent à volonté transformables en grasses prairies ou en champs fertiles. Les Rouennais devaient donc rechercher d'abord dans la vallée de la Seine leurs moyens d'exis-

1. Vidal de la Blache : La Géographie humaine. Rev. de synthèse hist., VIII, 1903, p. 223.

tence. Malheureusement, leurs efforts ne furent point récompensés.

I. — Les sols de la vallée.

Les dépôts fluviaux. — Dès que la Normandie fut exondée à la fin du Crétacé, les eaux courantes entrèrent en action. L'érosion poursuivit son œuvre durant tout le Tertiaire, avec plus ou moins de succès, suivant que l'écorce terrestre se contractait ou restait immobile. Elle atteignit son maximum d'intensité au début du Pliocène. Le Bray fut profondément démantelé. Les débris, emportés par des courants excessivement violents, ont constitué des nappes de galets sur les plateaux voisins et semblent avoir ébauché la vallée de la Seine en amont de Rouen. La carte géologique de Rouen les signale au-dessus de Neufmarché, autour de Gisors, sur les rives du fleuve à Courcelles-sur-Seine (85 mètres), à Daubeuf (90 mètres), à Pont-de-l'Arche (94 mètres), aux Authieux, près Tourville (88 mètres), dans la forêt de Rouvray (85 mètres), à Canteleu (89 mètres), à Grand-Couronne (79 mètres). Ces dépôts ont rarement plus de 3 mètres d'épaisseur. Leur orientation indique les déplacements du fleuve. Il coulait, soit d'Oissel à Grand-Couronne, soit d'Amfreville à Canteleu, dans une vallée large de 8 à 10 kilomètres, à 40 mètres ou 60 mètres au-dessous des plateaux actuels[1].

La descente de la Seine des hautes altitudes pliocènes jusqu'au niveau présent est le résultat de la surrection de la pénéplaine pendant tout le Pléistocène.

Le fleuve a laissé sur les boucles connexes les traces de ses migrations. Du haut de Canteleu ou de la montagne Sainte-Catherine, on aperçoit nettement les nom-

1. Dollfus : *39*, VI, p. 4, VII, p. 7, et *41*, p. 6, et *13*, p. 246 ; Fortin : *45*, p. 177, 178.

breuses terrasses des sédiments pléistocènes, très différents des dépôts pliocènes et qui marquent les étapes successives du creusement de la vallée. Ces dépôts toujours roulés contiennent des cailloux de taille variée, pesant jusqu'à 5 tonnes; ils proviennent de la meulière de Beauce, des grès tertiaires, des roches du Morvan et le plus souvent des silex crétacés de la région. Intercalés dans des lits de sable, ils constituent le gravier de fond de Belgrand. La première terrasse se trouve à 48 mètres environ au-dessus de l'étiage. Elle débute à Venables (58 mètres); on la retrouve à Louviers (45 mètres), sur le contrefort de Tourville près le tunnel du chemin de fer (48 mètres), au rond-point de Sainte-Lucie dans la boucle de Rouvray (45 mètres), dans la boucle de Roumare (42 mètres), près de Bardouville au nord de la forêt de Mauny (48 mètres), plus loin encore au Trait et à Graville-Sainte-Honorine. Sur la rive concave, plus abrupte, les eaux ont laissé moins de traces. Cependant les dépôts pleistocènes ont marqué leur passage dans une anse près d'Amfreville-la-Mi-Voie, près de la Poterie et dans la vallée du Becquet à l'est de Saint-Adrien. La deuxième terrasse est plus basse d'environ 25 mètres. On la rencontre au-dessous de la première dans la boucle de Tourville à Cléon (20 mètres), dans celle de Rouvray au sud du château des Bruyères (22 mètres), dans celle de Mauny, près d'Ambourville (25 mètres). En d'autres endroits elle est isolée, soit qu'elle serve de soubassement aux limons de lavage comme à Oissel, Sotteville, Quevilly, soit qu'elle ne supporte que des graviers pléistocènes comme à Saint-Etienne du Rouvray et à Grand-Couronne. On retrouve ce niveau à 18 mètres d'altitude à Watteville, en face de Villequier[1]. La troisième terrasse est le plus souvent recouverte d'alluvions modernes. Elle suit d'assez près la courbe de niveau de 10 mètres. La ligne d'Oissel à Rouen est tracée dans

1. A. Cahen : Le gisement de Watteville. B. S. étu. préhis., XIII, p. 650.

sa surface ; les ballastières du Manoire au Sud d'Alizay, d'Oissel, de Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng, les sablières de Quatre-Mares, des Chartreux, les gravières d'Amfreville-la-Mi-Voie sont exploitées dans ses sédiments. En bordure de Seine, pour éviter les inondations, Sotteville, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Petit-Couronne, Saint-Martin-de-Boscherville, Berville-sur-Seine, Anneville-sur-Seine ont établi leurs fondations sur cette troisième terrasse. La quatrième est dans le lit du fleuve actuel. On la trouve au-dessous des sédiments modernes quand on drague les bas-fonds : à 2 mètres au-dessous du niveau de la mer à Saint-Pierre-du-Vauvray, à 10 mètres à Saint-Sever[1], à 25 mètres à Petit-Ville.

Le dernier ou le plus bas lit des grandes rivières de l'âge de la pierre taillée se trouve donc au-dessous du niveau actuel. Les gros graviers qui existent sous la tourbe ou sous les petits cailloux marquent bien les fonds pléistocènes. Ce lit du fleuve ancien était démesurément trop large pour le fleuve historique d'un débit beaucoup plus maigre. La Seine travailla à rétrécir son lit en déposant des tourbes ou des graviers. La tourbe semble en relation directe avec la même formation qui se découvre aux marées basses sur les côtes de la mer du Nord et de la Manche. Elle montre que le régime de la Seine s'était assagi, que les eaux étaient limpides, sans grandes crues, car, si la craie est favorable à ces dépôts, il faut des conditions de calme complet pour que les sphaignes puissent s'accumuler. Une nouvelle variation de régime, en correspondance avec un retour de la mer ou un abaissement du continent, rajeunit la rivière et recouvrit les tourbes de glaise et de sable fin très limoneux. C'est le cycle d'érosion contemporain. Il a constitué avec ses apports les plaines alluvionnales. La Seine les traverse. Mais sur ces

1. Dollfus : *39*, VII, p. 7, et coupe I dans *13* ; Fortin : *45*, p. 178. M. Bigot a semblablement trouvé quatre terrasses à Feuguerolles dans la vallée de l'Orne. La dernière est également inférieure au niveau de l'Orne actuelle. V. B. S. am. des Sc. de Rouen, 1902, 1[er] sem., p. 157.

terrains imperméables, périodiquement visités par les marées et les inondations, son lit s'étalait, avant les travaux du chenal, en une quantité de bras de durée variable et formait les nombreux marécages si caractéristiques de sa vallée[1].

Les marais. — Les formes toponymiques telles que le marais, la rivière Bourdet, le petit et le grand Aulnay, Quatre-Mares, fréquentes sur la carte de l'État-major, sont les souvenirs d'un état préexistant qui n'est plus conforme à la topographie actuelle. La carte de Magin (1716)[2] nous renseigne plus exactement sur la véritable physionomie de la vallée. Les marécages sont dessinés : sur la rive gauche, entre Oissel et Sotteville, sur 15 kilomètres entre Petit-Quevilly et les Moulineaux ; sur la rive droite, aux confluents du Robec et de la rivière de Clères, entre Sahurs et la fontaine d'Hénouville, enfin sur toute la branche nord-ouest de la boucle de Berville, depuis le méridien de Duclair jusqu'à celui d'Yville. Plus en aval, les étangs de Jumièges, de Conihout d'Heurteauville continuaient la série des nappes d'eau stagnantes. L'intendant de la généralité signalait cette situation au contrôle général des finances. « Il y a, écrivait-il en 1712, en bordure de Seine, une grande étendue de marais communaux perpétuellement inondés tant par le débordement de la rivière de Seine poussée par le flux et le reflux de la mer que par les ravines tombant des coteaux qui les environnent[3]. » Ces marais servaient de pâture aux époques de morte eau ou pendant les années sèches. Ils étaient l'objet de nombreux procès entre les paroisses de Petit-Quevilly, de Grand-Quevilly et de Petit-Couronne. L'intendant sollicitait sans succès l'autorisationde les dessécher pour augmenter les herbages. Les nappes stagnantes

1. Belgrand : *4*, p. 129, 138, et *5*, p. 82, et *31*, p. 73, et *32*, p. 160 ; Sion : *310*, p. 88 ; A. Nat., F[14bis] 6740.
2. A. S. I. : Pl. n° 244.
3. A. Nat. : G[7] 501.

étaient aussi nombreuses à la fin du XVIII[e] siècle ; un médecin, Lepecq de la Cloture, leur attribuait les cas de fièvre paludéenne, nombreux dans la région. Il était réservé au XIX[e] siècle de rendre à la culture ces sols improductifs[1].

Au début de l'Empire, le fleuve « encombré de vase et de plantes aquatiques n'offrait point une section assez large au passage des crues qui se répandaient sur les bords. Même en étiage, il maintenait à un niveau élevé le plan des eaux qui s'infiltraient dans les rives[2]. » Les eaux, entrées à marées hautes dans les fossés établis aux siècles précédents, sortaient d'autant plus difficilement aux marées basses que le système de drainage mal entretenu, les vannes encrassées, les arrêtaient au passage. Le sol s'exhaussait continuellement. Le maire de Canteleu se reconnaît dans l'impossibilité d'assécher les étangs riverains. « Il faudrait, disait-il, que la rivière tombât de 6 pieds au-dessous des plus basses eaux. » Les points les plus bas des marécages se trouvaient en effet au-dessus des plus basses eaux de la Seine au Trait de 2^{m},24, à Saint-Georges-de-Boscherville de 2^{m},07, à Berville-sur-Seine de 1^{m},69, à Anneville-sur-Seine de 1^{m},61, à Yville de 1^{m},77. Les marais recouvraient de vastes étendues, celui de Saint-Georges mesurait 41 hectares, ceux de Berville-sur-Seine, Anneville-sur-Seine, le Trait formaient un ensemble de 379 hectares et longeaient la Seine à un demi-kilomètre de distance[3].

L'augmentation des populations suscita, vers 1830, l'assèchement des marécages. La Société d'agriculture de la Seine-Inférieure appliqua tous les ans une partie de

1. Lepecq de la Cloture : *257*, p. 62, 141, 154 ; Lormier : *261*, p. VI et VII ; A. S. I. : G 8442 ; A. Nat. : Q[1] 1380.

2. Sion : *310*, p. 339 ; Le Boullenger cite comme plantes aquatiques les plus fréquentes : Butomus umbellatus, préris échioïdes, Poa aquatica et de nombreux carex (B. mun., ms. n° 1258, p. 3). Passy : *57*, p. 60, écrit que les cristes marines poussent sur les atterrissements la 2[e] année et qu'elles sont envoyées dans du vinaigre à Paris et à Marseille.

3. Goube : *19*, p. 27 ; Coutant : *12*, p. 5 ; Deshayes : *285*, p. 243 ; A. S. I. : M. Statis. an IX ; A. Nat. : F[10] 254.

son budget aux travaux de défonçage. Par ailleurs, les endiguements de la rivière et la régularisation du chenal l'aidèrent utilement à partir de 1848. Les atterrissements se consolidaient le long des rives protégées, les plantes marines en prenaient rapidement possession et le domaine trouvait facilement des prix élevés pour les anciens marais devenus d'excellentes prairies. Ce colmatage des bas-fonds peut s'observer actuellement encore derrière les digues que les Ponts et Chaussées viennent d'élever, en face des Moulineaux et de Grand-Couronne.

L'utilisation des sols.

La craie. — Parmi les matériaux de la vallée, alluvion et tourbe de la plaine riveraine, sables et graviers des méandres convexes, craie des abrupts concaves, cette dernière roche est la plus compacte et forme les masses les plus imposantes. Les bancs de craie séparés par des rangs de silex atteignent souvent 150 mètres d'épaisseur.

Si la craie a eu une importance considérable dans la structure du sol, son influence économique a été secondaire[1]. Elle donne au sortir du four une chaux grasse, médiocre, qui se mélange mal au sable, et forme l'hiver un mortier difficile à prendre. Avant l'introduction des chaux vives, les anciens maçons évitaient de maçonner pendant la saison froide ; quand ils y étaient forcés, ils remplaçaient la chaux par de vieilles briques pilées qui constituaient un ciment dur comme fer. L'absence presque complète de four à chaux dans une région taillée dans le Crétacé, montre assez la médiocrité de la craie au point de vue des ciments. Les entrepreneurs préfèrent importer des ciments étrangers plutôt que d'utiliser les

1. Sion : *310*, p. 54, 55 ; de Beaurepaire : *65*, p. 356, 408 ; Cochet : *282*, p. 313 ; Jouen : *82*, p. 309, 310, 319, 320, 322, 327, 328, 332, 338, 401 ; A. S. I. : G 42, 58, 60, 61, 62, 614 ; A. Nat. : F14bis 6740.

ressources indigènes. Ils ne sont pas mieux favorisés, sous le rapport de la pierre de taille.

La craie présente très rarement des parties utilisables dans la construction : très-gélive, elle se délite et se fendille ; elle doit être extraite pendant les mois chauds et séchée à l'air libre au moins 60 jours avant son emploi. Par ailleurs, elle est réduite en blocs trop petits par les bancs de silex qui la limitent horizontalement et les diaclases qui la découpent dans tous les sens. Les pierres à bâtir sont le plus souvent extraites des couches de structure noduleuse qui doivent leur dureté à un commencement de cristallisation de leur ciment. Ces lits s'exploitent à des niveaux très divers et sans aucune constance. L'horizon à micraster bréviporus, au sommet du Turonien, présente parfois des matériaux propres pour la construction, mais il est le plus généralement utilisé pour faire de la chaux destinée à l'amendement des terres de culture. C'est ce que les ouvriers agricoles appellent marle ou marne. Les bancs *galeux* du Sénonien supérieur, dans les assises à micraster cortestudinarium, contiennent les meilleurs blocs ; les carriers les nomment crayon ou blot. Dès le moyen âge, plusieurs carrières y furent ouvertes, principalement à Elbeuf, Port-Saint-Ouen, Bihorel et Caumont. Aux XV[e] et XVI[e] siècles, les églises de Rouen et les paroisses riveraines de la Seine ont été élevées en grande partie avec les pierres du Val des Leux situé à 3 kilomètres en aval de la Bouille. Vers 1830, on eut encore recours pour les maisons de Rouen aux bancs de la forêt de Rouvray, de Gouy et de Duclair. Les carrières de Saint-Étienne-du-Rouvray ont été creusées pour l'établissement du Pont aux Anglais, celles de Croisset ont été employées à l'empierrement du chemin de halage en 1851 et actuellement aux endiguements de la Seine. Mais ces exploitations ne sont que temporaires. Le plus souvent, la ville de Rouen n'a pu se servir de la craie qui l'entoure pour élever ses maisons. En dehors des pisés et des briques, c'est de Caen ou des rives de l'Oise qu'elle



A. CARRIÈRES DE CAUMONT (SÉNONIEN)

Vue prise de la Bouille.



B. GRAVIÈRES DES BRUYÈRES

(Terrasse quaternaire, altitude : 20 m.).

faisait venir les éléments de ses monuments. Aujourd'hui on utilise surtout les silex, le noir principalement, connu sous le nom de bizet. Mais à part cette exception, les roches du Crétacé ne fournissent que des matériaux d'appoint pour la construction des maisons rouennaises.

Les graviers et les sables. — Par contre, les graviers et les sables de la vallée sont très employés dans la construction. Les comptes de l'archevêché nous révèlent que les maîtres maçons s'en servaient exclusivement. Actuellement, les sablières de Sotteville et des Chartreux sont exploitées par les entrepreneurs rouennais. Ces dépôts quaternaires, très durs et très maniables, très fréquents à la surface du sol, sont aussi utilisés dans la voirie ou comme ballast, principalement à Alizay, Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng, Oissel, Quatre-Mares, Amfreville-la-Mi-Voie. Malheureusement, ces formations sont moins utiles à la culture.

Les sols sableux et graveleux comprennent 15 pour 100 des terres de l'arrondissement de Rouen. Ce sont les plus mauvais ; ils contiennent peu de chaux et trop de silice. Le plus souvent les parties les plus élevées ont conservé leurs bois ; les parties les plus basses, sous le nom de communes, bruyères, terres vagues témoignent d'anciens abroutissements. La royauté les considérait comme de valeur minime ; dès le XVI[e] siècle, elle les avait distraites de son domaine forestier pour les adjoindre aux paroisses de Petit-Quevilly, Saint-Étienne-du-Rouvray, et à la commune de Rouen. Actuellement, ces sols improductifs ont presque complètement disparu, mais au XVIII[e] siècle, ils occupaient encore des espaces considérables depuis la lisière des forêts jusqu'aux premières maisons des faubourgs. Le plan de Magin (1716), et ceux de Tourolles (1757), abondent en formes toponymiques telles que : la garenne (à Cléon et à Freneuse), les bruyères (à Saint-Julien, aux Chartreux, à Quatre-Mares), les genêts (près Saint-Martin-de-Boscherville).

les friches (à Sahurs). Les termes tels que sablons, graviers, les gravettes, la grève sont encore nombreux sur la carte de l'État-major, dans les parties convexes des méandres[1].

Excepté les alluvions périodiquement inondées et qui constituaient d'excellents pâturages, les sols du diluvium étaient encore au commencement du XIXe siècle presque stériles. Malgré la proximité des manufactures et l'habileté des jardiniers, les plantes industrielles n'eurent qu'une courte prospérité. Au XVIIe et au XVIIIe siècles, les paroisses de Léry et d'Oissel fournissent de chardons les fabriques de draps, mais ces plantations ne dépassaient jamais Saint-Étienne-du-Rouvray en aval : elles étaient peu productives. La Chambre de commerce, pour en conserver la récolte, sollicita et obtint des édits qui empêchaient la sortie des cardes vers les pays étrangers. La gaude réussissait dans les mêmes terres, mais les rendements étaient très supérieurs sur les coteaux de Saint-Adrien et de Duclair. Par ailleurs, les essais de Dambourney pour acclimater en bordure de la forêt de Rouvray la garance de Smyrne ne furent pas heureux. Les autres plantes textiles ou oléagineuses se plaisaient médiocrement sur les sables et les graviers. Les cantons d'Elbeuf, de Grand-Couronne, de Sotteville et la partie fluviale de celui de Duclair demeurèrent étrangers au grand mouvement de 1836 qui emporta la Haute-Normandie vers le lin et le colza ; semblablement au mouvement de reprise actuel. Une seule culture eût peut-être réussi sur les méandres ; le tabac prospérait à Léry quand Colbert l'interdit parce que « cette herbe n'est pas nécessaire en Normandie et que cette province a plus besoin de bled que de tabac. » Malheureusement ces territoires ne se prêtaient pas aux grandes céréales. Au début de l'Empire, Beugnot signale que la plaine de la Seine, « où est

1. Laurent : *84*, p. 34 ; A. S. I. : Pl. nos 244 ; C 2950, 2951 ; A. Nat. : Q1 1384, 1385.

établi Rouen », est inculte et sableuse ; les terres de Sotteville et de Petit-Quevilly ne portent que de l'orge ou du seigle et encore de mauvaise qualité ; « le sol est trop léger pour que le blé y prospère et dédommage les cultivateurs de leurs soins ». La culture de la pomme de terre et les progrès de la technique moderne ont très heureusement modifié cette triste situation [1].

La nécessité de rendre à la terre ses principes nutritifs en lui incorporant des engrais est le grand axiome des cultivateurs au XIXe siècle. La Société d'agriculture de la Seine-Inférieure s'employa à le répandre dès 1820. Mais dès le XVIIIe siècle les fumiers de la ville étaient utilisés dans les paroisses voisines de Rouen, sur les sols très riches de Boisguillaume principalement. Par la suite, cet usage s'étendit sur la boucle de Saint-Sever. La statistique de l'an IX remarque que les terres très pauvres de Saint-Sever, Petit-Quevilly ignorent la jachère par suite de l'emploi constant du fumier de la cité. — Par contre, à Oissel, le sol plus riche mais trop éloigné comptait un tiers de sa surface sans culture. L'extension des maraîchers augmenta la zone de cet engrais. On l'envoya jusqu'à Barentin à 5 lieues de distance. Dès 1840, les boues de Rouen sont affermées aux maraîchers de Darnétal et de la boucle de Rouvray. Présentement encore, l'usine de poudrettes établie au rond-point de Sainte-Lucie, sur la commune de Petit-Quevilly, trouve surtout l'écoulement de ses produits chez les fermiers des méandres. Grâce à ces engrais les légumineuses, les pommes de terre et les cultures maraîchères se sont implantées dans ces contrées jusque-là infertiles. Ils ont agrandi la zone alimentaire de Rouen [2].

1. Dambourney : *72*, p. 276 ; Porée : *144*, p. 272 ; Sion : *310*, p. 254 ; Lepecq de la Cloture : *257*, p. 220 ; Annu. S. I. : 1806, p. 286 ; B. Nat., ms. 8751 ; A. Ch. C. : CXXIII ; A. S. I. : C 561 ; M. agric., 1836, 1908 ; M. statis., an IX, p. 50, 65 ; A. Nat. : G7 491, 494, 498, 502 ; H1 507.

2. Moll : *90*, p. 406 ; B. S. Agr., II, p. 32 ; Annu. N., 1843, p. 220, 221 ; A. S. I. : C 2121 ; M. statis., an IX.

« Le voisinage des centres de population comme Rouen, Louviers, Elbeuf avait provoqué l'extension des hortillonnages sur les sols limoneux. » Dès le milieu du XVIIIe siècle, les jardiniers de Martot expédiaient leurs légumes à Paris et à Rouen : sous l'initiative de Mustel, la pomme de terre issue de tubercules anglais fut plantée sur les sols légers des méandres et se répandit en Normandie en 1742, bien avant les expériences de Parmentier. Les bruyères Saint-Julien en furent chargées en 1794[1]. Cependant, elle n'entra qu'au XIXe siècle dans le régime alimentaire des paysans ; en 1815, l'arrondissement de Rouen en avait replanté 650 hectares, presque tous sur les sols quaternaires des méandres ; c'était insuffisant, car le déficit, par rapport aux besoins de la population, atteignit cette année 14 000 hectolitres. Sa vogue reprit sous la Restauration. En 1821, 1 500 hectares y furent consacrés, donnant plus de 150 000 hectolitres, soit un excédent sur les nécessaires de 65 075 hectolitres. Dès lors la pomme de terre entra complètement dans l'assolement des terres sableuses, trop légères pour recevoir les labourages profonds nécessaires aux grandes céréales. Bientôt, grâce à la culture de la solanée, grâce aux fumiers de la ville, les communes de Grand-Couronne, Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Oissel, Saint-Étienne-du-Rouvray connurent la prospérité. La jachère disparut complètement dès 1863, alors qu'elle était encore en usage dans le même canton, sur les territoires crayeux de la Bouille et de Sahurs. Dès 1877, la pomme de terre rendait 75 pour 100 des capitaux engagés ; les cantons de Duclair et de Grand-Couronne en expédiaient de fortes quantités en Angleterre. Actuellement, très attaquée par un champignon spécial sur les terres grasses des plateaux, elle s'est réfugiée presque

1. Sion : *310*, p. 252, 253 ; de Beaurepaire : *65*, p. 59, 64 ; Périaux : *238*, p. 637 ; B. mun., ms. Y 243, II, p. 226 ; A. S. I. : D 265 ; A. Nat. : H[1] 1507, 1626.

complètement dans la vallée. Les cantons d'Elbeuf, Duclair, Grand-Couronne, Sotteville, contiennent 90 pour 100 des terres consacrées à la pomme de terre dans tout l'arrondissement[1].

Les légumes secs, pois, fèves, haricots connurent, au commencement du XIX[e] siècle, la même fortune. En 1830, 250 hectares dans la vallée étaient chargés de ces graines. Mais, elles ont été remplacées, partout où les sols étaient assez argileux, par les légumineuses indispensables à l'élevage des bœufs d'étable, et surtout par les légumes frais très rémunérateurs dans le voisinage des grandes agglomérations. Dès 1819, la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure attirait l'attention des maraîchers sur l'excellence à ce point de vue des terres de méandres. Présentement, les légumes frais ont remplacé presque partout les légumes secs. Ceux-ci ne sont demeurés que sur les emblavures trop éloignées des villes. Chaque commune a sa spécialité basée sur la composition des terres et aussi sur une longue tradition. Les asperges sont surtout cultivées à Léry et à Alizay, les navets près de Martot, de Criquebœuf, de Freneuse, de Saint-Pierre-les-Elbeuf, les carottes, les oignons, les pois, les fèves, les choux dans le méandre du Rouvray ; Duclair exporte les haricots en Angleterre[2].

Les sols graveleux et siliceux sont encore le siège de la culture des arbres à fruit. Cette exploitation a toujours été rémunératrice. La messe avait reculé, au moyen âge, les limites de la vigne. Rouen, centre de riches abbayes et de nombreuses paroisses, fut de bonne heure un centre florissant de vignobles[3]. Ils faisaient une active concurrence aux vins de Guyenne et d'Aquitaine, d'un prix élevé et d'un arrivage souvent difficile. Aussi les vins

1. Moll : *90*, p. 402 ; B. S. Agr., XII, p. 352 ; XIV, p. 16 ; XXII, p. 45, 72 ; A. S. I. : M. agricu., 1826, 1836, 1908 ; M. statis., an IX, p. 65.
2. B. S. Agr., I, p. 52, 53 ; XIV, p. 549 ; XXVI, p. 187 ; A. S. I. M. Agricu., 1908.
3. De Beaurepaire : *276*, p. 105, 455.

normands de la vallée de la Seine étaient-ils d'un usage plus courant. Ils provenaient de deux centres, tous deux sur les sols siliceux de la vallée. Au nord de Rouen, l'abbaye de Jumièges avait planté les ceps dans les paroisses d'Ambourville, Berville, Conihout. Ils fournissaient un breuvage peu estimé bien qu'on l'exportât pour la messe en Flandre et en Angleterre. Un dicton disait :

De Conihout ne beuvez pas,
Car il meine l'homme au trépas.

C'était la limite la plus septentrionale de la vigne. Plus au nord, dans la Seine maritime, les conditions climatériques et surtout le maximum de pluviosité en automne, au moment de la récolte, arrêtaient son extension. Au sud de Rouen, les vins blancs de Cléon, Freneuse, Caudebec-les-Elbeuf et surtout Oissel avaient plus de bouquet. Grâce à la proximité de la rivière, ils faisaient au moment des grandes foires l'objet d'un commerce assez suivi. Entre ces deux centres, la vigne était plantée sur les sols quaternaires de la rive droite : à Amfreville-la-Mi-Voie, à Lescure, au Croisset, à Hautot, à Sahurs, à Quevillon, à Saint-Georges-de-Boscherville. Cette culture se révèle dans les anciennes cartes par de nombreuses formes toponymiques : au Mesnil-Jumièges, existait un hameau dit la Vigne ; dans la paroisse de Vaupalière, un bois de la Vigne ; un des quartiers de Lescure s'appelait : le Mâconnais. La décroissance du vignoble normand commença dès la fin du moyen âge. Ce fut le résultat des communications plus faciles avec le Bordelais, la Bourgogne, la Champagne et l'Ile-de-France, de la consommation plus étendue de la cervoise et de l'augmentation des pommiers à cidre. Cependant on continua d'exploiter les ceps à Jumièges et à Oissel au XVI[e] siècle, et même au XVII[e] siècle, après les impôts si lourds que Louis XIII plaça sur le vignoble normand[1]. Le vignoble disparut complètement

1. Saint-Denis et Duchemin : *286*, p. 187 ; Tougard : *311*, p. 364 et 384 ; A. S. I. : C 111 ; A. Nat. : G[7] 91.

au XVIII[e] siècle ; en 1808, la statistique de Chaptal n'en fait aucune mention ; actuellement les nouvelles tentatives d'acclimatation sur les coteaux Saint-Adrien sont plutôt une reconstitution archéologique qu'un essai économique.

Dans la vallée, la vigne ne fut pas remplacée par les arbres à cidre. Les pommiers et les poiriers restèrent sur les sols argileux du Bray et de la Haute-Normandie ; les arbres à fruit s'implantèrent sur les méandres[1]. Comme les cultures maraîchères ils furent favorisés par le voisinage des grandes agglomérations. La production des fruits de table est ancienne sur les bords de la Seine. Dès le moyen âge, les cerisiers et les abricotiers sont nombreux aux environs de Rouen. Les arbres faisaient l'objet de rentes viagères et perpétuelles, mais aussi de contrats de louage. Au XVI[e] siècle, l'échevinage, l'intendant de la généralité prenaient des ordonnances pour régler la place des fruitiers sur le marché de la Calende et aussi pour leur interdire la vente en cas de peste. Cependant les mauvais hivers de 1776, 1780, 1784, 1789 furent funestes ; seule la paroisse d'Orival put sauver ses noyers. Dans les pépinières les élèves gelèrent ; on dut faire venir de Paris d'autres sujets. Au début du XIX[e] siècle, les vergers paraissent reconstitués ; 20 à 30 chevaux transportent, en saison, les cerises de Saint-Étienne-du-Rouvray à Rouen. Par la suite la fumure des villes et la proximité des populations toujours croissantes assurèrent la fortune de ces exploitations. En 1866, 1 807 hectares de vergers s'échelonnaient sur les rives de la Seine. Actuellement les cantons de Grand-Couronne, Sotteville, Elbeuf, Duclair et les communes fluviales des cantons de Déville et de Boos fournissent annuellement 17 622 quintaux de fruits de table, pommes, poires, cerises, prunes, noix, presque

1. De Beaurepaire : *276*, p. 63 ; Annu. S. I., 1806, p. 280 ; B. S. Agr., XXIV, p. 208 et 141 ; 1902, p. 228 ; A. S. I. : M. agric., 1908 ; M. statis., an IX, p. 65 ; A. Nat. : F[10] 502.

toute la production de l'arrondissement. Bien qu'il soit moins bien organisé qu'à Gaillon, le commerce de Duclair envoie tous les ans pour 400 000 francs de fruits en Angleterre ; Jumièges, moitié moins.

Les plaines d'alluvionnement. — La Seine, parvenue à la vieillesse, ne dépose plus dans le cycle d'érosion actuel que des pellicules limoneuses, mêlées à de petites parties de sable. Ces alluvions modernes ont une épaisseur de 15 mètres à 20 mètres dans la région rouennaise et constituent un sol riche, argileux, infiniment plus fertile que les dépôts pléistocènes. Passy avait remarqué cette bonne terre non seulement dans la vallée de la Seine, mais aussi dans celles du Robec et de la rivière de Clères [1].

Les alluvions ont été de bonne heure couvertes par les prairies ; au moyen âge, les rives de la Seine fournissaient presque seules le fourrage d'hiver qui permettait au bétail d'attendre à l'étable la pousse des premières feuilles dans les forêts ou des premières tiges sur les communes pâtures. Le fleuve transportait le foin, denrée de grande valeur, depuis Sotteville, Déville, Petit-Couronne, Saint-Georges-de-Boscherville, Bardouville, Jumièges jusqu'à Rouen et même jusqu'à Paris. Dans les siècles qui suivirent la localisation exclusive des pâturages dans les vallées, le recul de la forêt, l'augmentation de la race chevaline si employée dans les transports, les demandes plus fréquentes de viande de boucherie, toutes ces considérations donnèrent aux prairies de la plaine riveraine une valeur bien supérieure aux autres sols de la région (fig. 8). Il n'était point rare de voir les paroisses disputer âprement à l'administration l'herbe des routes et du chemin de halage. Plus tard, quand, sur l'instigation de Beugnot, « la contrée des rives de la Seine » introduisit les fourrages dans l'assolement, les alluvions restèrent chargées de prairies permanentes. Les herbagers recherchaient le

1. Passy : *57*, p. 73 ; Fortin : *45*, p. 89 ; Sion : *310*, p. 80.

voisinage des inondations. Le fleuve réglait le partage du sol. Toutes les parcelles s'allongaient en rectangle dont le petit côté bordait la rivière, comme pignon sur rue. Le plan de 1827 des ingénieurs des Ponts et Chaussées indique ces dispositions uniformes entre Oissel et Sotteville[1]. Par la suite, les travaux du chenal, les endiguements constituèrent des bancs d'alluvionnement très productifs. Ils augmentèrent très heureusement la zone des prairies de la vallée ; un projet de canal fut élaboré dans le seul but de dessécher et de conquérir à l'élevage les terres situées en amont de Rouen[2]. Actuellement encore, bien que sur les plateaux, une grande partie du sol ait été consacrée *à faire de la viande,* la plaine riveraine reste très en faveur parmi les marchands de bœufs. Dans les cantons de Sotteville, de Grand-Couronne, d'Elbeuf les prairies temporaires sont moins nombreuses que dans le reste de l'arrondissement, mais les prés naturels ont gardé toute l'importance qu'ils avaient au moyen âge (fig. 9). Cependant, il faut s'attendre, dans les prochaines statistiques, à une diminution de leur étendue. Par suite de la baisse générale du plan d'eau, la rivière ne recouvre plus aussi souvent ses rives. Les alluvions s'assèchent, se fendillent ; l'herbe ne parvient pas à pousser ses racines trop courtes jusqu'au sol humide : elle meurt. L'élevage n'est plus possible, les cultivateurs seront réduits à semer les céréales.

En dehors des alluvions modernes, la plaine riveraine est aussi composée de tourbe. Elle a été déposée dans les moments où le fleuve était particulièrement calme et limpide. On l'a reconnue en plusieurs endroits de la vallée de la Seine à Caudebec, la Meilleraye, Heurteauville, Saint-Georges de Boscherville, à Rouen même sur les deux rives et dans la vallée de la rivière de Clères, à Ba-

1. De Beaurepaire : *276*, p. 373, 624, 737 ; A. S. I. : C 555, 563 ; M. statis., an IX, p. 64 ; A. Nat. : F[14bis] 6741, 6745.
2. B. S. A., XIX, p. 504.

paume, Maromme, Malaunay, Bondeville et Monville. Au barrage de Martot le banc a près de 2 mètres d'épaisseur ; à Saint-Sever il atteint 2^{m},50 ; à Heurteauville, il dépasse 4 mètres ; à Quillebeuf, il varie entre 0^{m},50 et 2^{m},50. Dans cette même localité, la tourbe forme deux lits séparés par de l'argile grise ; le premier affleure ; mais plus généralement elle est recouverte d'alluvions, de sables gris vaseux, de graviers, de galets, dont l'ensemble présente une épaisseur très diverse, qui est à Rouen de 8 mètres en moyenne mais qui, à Petitville, n'est pas inférieure à 24 mètres[1].

La tourbe a été un combustible précieux après le déboisement des forêts et avant les importations de houille. Les registres de l'archevêché font mention, au XIVe siècle, de sommes payées pour le transport de tourbes prises à Déville. Celle d'Heurteauville était la plus communément employée pour le chauffage, même pour l'industrie. Les curandiers l'utilisaient couramment, car elle donnait peu de flamme et chauffait beaucoup. Au commencement du XIXe siècle, près de 100 ouvriers étaient occupés à son exploitation. La tourbe parfaite se rencontrait à 3 mètres de profondeur et au delà[2]. Les arrivées régulières des charbons français et anglais dès la Restauration arrêtèrent progressivement cette extraction ; elle est nulle aujourd'hui.

III. — L'eau dans le milieu humain.

Les sources. — La grande richesse de la vallée de la Seine, envisagée au point de vue des besoins immédiats de l'agglomération rouennaise, consiste surtout dans la

1. Belgrand : *4*, p. 145, et *34*, p. 882, et *32*, p. 160 ; Fortin : *45*, p. 152 à 154, 170 à 173 ; Passy : *57*, p. 73 ; Le Marchand : Coupe d'un sondage rue d'Elbeuf. B. S. Amis Sc., 1889, p. 276.

2. Fouquet : *227*, II, p. 73 ; Ann. S. I., 1806, p. 319, 320 ; Deshayes *253*, p. 230, 232 ; A. S. I. : C 185, 2213 ; G 438, 4257.

grande facilité d'y trouver des eaux d'alimentation. Sans doute, le fleuve et ses affluents, de bonne heure pollués par les nécessités commerciales et industrielles, et surtout par la fonction d'égouts qu'ils tenaient dans la voirie urbaine, ne furent que très accessoirement utilisés pour la boisson des habitants; mais les nombreuses sources qui surgissent sur les flancs des coteaux ont été, à toutes les époques, un élément précieux pour le développement de la cité.

En dehors de la nappe phréatique qui règne sur les plateaux à la base des limons, on trouve des niveaux d'eau dans la couche marneuse du Turonien, au-dessus de l'argile de la Gaize, au sommet du Portlandien. A vrai dire, ces deux derniers sont de faible importance. Les eaux du Jurassique sont précaires et mal connues, et contrairement à ce qui se passe dans le bassin de Paris, la craie cénomanienne au-dessus de la Gaize ne paraît pas renfermer de nappes abondantes. Les sondages exécutés à Eauplet, à Lescure, à Dieppedalle ont donné un liquide insuffisant et très ferrugineux. Des sourcins se trouvent également dans la vallée de Clères au même contact. Près de Rouen ils ont été exploités aux XVIIe et XVIIIe siècles comme eaux thermales à Saint-Paul et à la Marèquerie[1]. Leur valeur est nulle : seule la nappe du Turonien peut servir pour l'alimentation d'une grande ville.

Les eaux pluviales, après avoir traversé les limons et l'argile à silex, pénètrent dans les fissures de la craie sénonienne et sont arrêtées par les couches marneuses du Turonien moyen. Ces nappes, mises à jour sur le flanc des coteaux, alimentent toutes les sources importantes de la région rouennaise[2].

Leur régime est assez régulier. Bien que la masse des forêts environnantes soit le siège d'une transpiration

1. Dollfus : *13*, p. 244, et *43*, p. 308, 310 ; Passy : *57*, p. 279 ; Fortin : *45*, p. 163 ; de Beaurepaire : *249*, p. 238 ; Dubosc : *76*, p. 8.

2. Gogeard : *18*, p. 41, 44, 53, 59, 66 ; A. muni. : Délib. regis. 34, p. 101, 139, 270, 369, 387.

foliacée particulièrement active, les sources éphémères sont excessivement rares. Elles s'expliquent par l'abaissement général du plan d'eau, la diminution des pluies et surtout par les variations de niveau de la nappe phréatique. Par les grandes pluies le niveau s'élève plus haut que les sources pérennes ; il affleure en amont de celles-ci dans le fond des thalwegs et les vallées sèches deviennent humides. L'Aubette débute ordinairement à Saint-Aubin ; en 1910, année pluvieuse, elle surgissait à $2^{km},5$ en amont, à Épinay. Semblablement le ruisseau des Longs vallons tari depuis longtemps a recommencé de couler. Par les sécheresses, le niveau de la nappe s'abaisse, les sources tarissent. Ce phénomène a été observé dès la Révolution à Notre-Dame de Bondeville et à la fontaine Godalier sur Saint-Martin-du-Vivier. Encore un approfondissement récent de cette dernière a-t-il rendu la venue d'eau parfaitement régulière. D'une façon générale, on peut dire que les sources de la région ne tarissent jamais l'été ; dans les pires années de sécheresse, malgré la crainte des échevins, la fontaine Gaalor n'a jamais cessé de subvenir aux besoins de la ville[1] ; la source de la rivière de Cailly peut alimenter six communes, dans les étés les plus chauds.

Bien que le rapport des pluies de la saison chaude (53 pour 100) soit plus fort que celui de la saison froide (47 pour 100), par suite de l'évaporation plus active en été qu'en hiver, les pluies estivales approvisionnent très rarement les sources. Ce sont les pluies d'automne, d'hiver et plus particulièrement les neiges avec des alternatives de gel et de dégel qui donnent l'eau aux nappes géologiques. Cependant « ces précipitations perdent par évaporation un tiers au moins de leur volume, un autre tiers ruisselle à la surface, et il ne faut guère compter dans la région de Rouen sur plus de $0^{m},20$ pour l'eau qui

1. Mary : *25*, p. 146, n. 1 ; Gully : *20*, p. 23 ; Sion : *310*, p. 95 ; Dollfus : *13*, p. 249 ; Préaudeau : *28*, p. 12 ; Annu. S. I., 1807, p. 7.



A. — SOURCE DE L'AUBETTE A ÉPINAY

Les eaux proviennent des couches marneuses du turonien.



B. — CRESSONNIÈRE DE LONGPAON

Cette culture utilise une source qui surgit des marnes du turonien.

s'infiltre annuellement et se rend aux sources ». La commission d'expérience, qui opéra vers 1860 pour déterminer le régime des eaux, a cubé la valeur des nappes d'eau. Année commune, les sources du Robec donnent 720 litres par seconde, les sources de Rouen fournissent 19 litres à la seconde. Sur la rivière de Clères, Belgrand avait déjà mesuré 190 litres à la seconde pour les sources Noël à Clères, 220 litres à Maromme pour la source Mulot, et 175 litres pour la source du château de Germiny[1].

L'importance de ce débit, la régularité du régime, l'influence tardive et très relative des précipitations montrent que la région immédiatement environnante ne constitue pas à elle seule le bassin où s'alimentent réellement les sources. M. Dollfus a démontré d'après l'inclinaison des couches géologiques et la structure de la région que les eaux venues par relais successifs soit de l'axe de soulèvement de Saint-Sever, soit de celui du Bray, drainées dans une sorte de gouttière nord-ouest sud-est, sont rassemblées dans le synclinal Fontaine-sous-Préaux, Malaunay ; puis les vallées affluentes perpendiculaires à cette direction coupent les nappes et reçoivent tout à coup des masses liquides d'une extrême abondance et d'autant plus régulières que la surface qui les recueille est plus étendue[2].

Les sources du Turonien, abondantes et régulières, ont des qualités médiocres. Elles sont calcaires et leur température n'est guère plus fraîche que celle des puits du limon. Les eaux de Fontaine-sous-Préaux marquent 11° à leur sortie : c'est la température de la région : elle exclut la pensée de leur attribuer une origine artésienne. Leur valeur médiocre, comme eau potable, était connue des médecins. Dès le XVIIIe siècle, dans son ouvrage sur les épidémies de Rouen, Lepecq de la Cloture écrivait que l'eau de Seine est plus pure que l'eau de toutes les fontaines,

1. Dollfus : *13*, p. 247 ; Belgrand : *5*, p. 237 ; A. mun. délib. : 23 mars 1860.

2. Dollfus : *13*, p. 250.

que les eaux de Darnétal sont potables à la fontaine de Lisieux assez proche de la source et peu contaminée par les conduites, que les eaux de la fontaine Gaalor ont un résidu crayeux double de celui de la Seine et enfin que les eaux des fontaines Notre-Dame et du Plat sont imbuvables comme l'eau des puits[1]. Pour ces raisons, concluait-il, Rouen est le pays d'élection de toutes les maladies infectieuses, la fièvre typhoïde et la petite vérole spécialement. Bien que le débit de ces sources soit réservé à la voirie, et que la ville soit présentement alimentée par les eaux de Fontaine-sous-Préaux, les épidémies font encore de nombreuses victimes. Après la fièvre typhoïde de 1903, la municipalité s'efforça de rechercher si cette maladie était imputable aux sources nouvellement captées. La commission remarqua que même au griffon la nappe était loin d'être pure.

De par la structure générale, le massif crétacé à travers lequel se fait la circulation des eaux est divisé par une infinité de fissures et de diaclases, principalement dans les étages du Sénonien, les plus voisins de la surface du sol. D'autre part, la craie décomposée par l'acide carbonique contenue dans les eaux d'infiltration et de ruissellement, élargit sans cesse les fissures où cheminent les eaux pluviales. Cet agrandissement a pour premier résultat d'abaisser le plan d'eau, puis de créer dans la masse crétacée des effondrements partiels et locaux qui établissent souvent une communication plus ou moins directe entre la surface du sol et les canaux souterrains où l'eau circule. Enfin des bétoires naturelles, résultat de la décomposition de la craie, des bétoires artificielles provenant de l'abandon d'anciennes marnières ou même creusées pour l'écoulement des eaux de surface, comme à la Tribourdaine près de Quincampoix, tous ces gouffres sont les réceptacles où se déversent avec les pluies et les neiges fondues toutes les particules du sol agricole et aussi les

1. Lepecq de la Cloture : 257, p. 235, 260.

fragments d'engrais et fumiers indispensables à la culture moderne. Cette correspondance entre les plateaux limoneux et la couche marneuse du Turonien a été démontrée par des expériences à la fluorescine[1]. Il en résulte que les eaux de Fontaine-sous-Préaux, tout en étant supérieures aux eaux des sources rouennaises, ne sont pas à l'abri de tout reproche. Leur pureté et leur limpidité sont subordonnées au fonctionnement des bétoires d'autant plus nuisibles qu'elles sont plus proches des émergences.

Cependant l'adduction des eaux de Fontaine-sous-Préaux a été un progrès considérable pour l'alimentation de la population rouennaise. Jusqu'alors, elle était réduite aux eaux des sources urbaines et des sources de Saint-Jacques-sur-Darnétal captées et amenées en ville par le cardinal d'Amboise. La plus grande partie de leur débit était absorbée par les abbayes et les demeures seigneuriales ; un faible filet d'eau coulait dans les fontaines publiques. Un échevin, Jacques Le Lieur, nous a laissé en son livre des Fontaines, le plan de la distribution de l'eau au commencement du XVI[e] siècle. La source Saint-Filleul alimentait les quartiers du Lieu-de-Santé, du Vieux-Marché, du Vieux-Palais, de Saint-Vincent ; la source Gaalor desservait le Bailliage, les paroisses de Saint-Lô, de la Cathédrale, les quartiers de l'Hôtel-de-Ville, du Gros-Horloge, des Cordeliers, elle aboutissait à Saint-Romain et à la vieille tour ; la fontaine Notre-Dame traversait les quartiers du Palais-de-Justice et de la paroisse Notre-Dame ; la source Saint-Nicaise était réservée aux religieux de Saint-Ouen. Jusqu'aux débuts du XVI[e] siècle, les habitants très nombreux des quartiers de Saint-Hilaire et de Martainville étaient forcés d'utiliser les eaux polluées de l'Aubette et du Robec. A partir de 1500 ils purent prendre en partie les eaux nouvellement captées de la source de Saint-Jacques-sur-Darnétal. Cette situation subsistait

1. Fortin : *16*, p. 21, 89.

encore au milieu du XIXᵉ siècle, quand l'accroissement constant de la population força la municipalité à rechercher des eaux plus abondantes et plus pures[1]. A cette époque, les fontaines donnaient 23 litres par habitant et par jour ; encore la faible altitude des sources principales (Gaalor : 20 mètres ; Saint-Jacques : 19 mètres ; Saint-Filleul : 17 mètres) ne permettait que des distributions dans les parties basses de la ville et sur la rive droite : les parties élevées étaient forcées d'utiliser les eaux sales et peu aérées des citernes. Sur la rive gauche, à Saint-Sever, on avait recours aux puits qui donnaient un liquide noirâtre, chargé de matières organiques, comme l'eau du fleuve dont il provenait et dont il suivait les variations de niveau. Sur 14 200 maisons, 12 000 étaient desservies par des puits et des citernes[2]. La difficulté de trouver des eaux potables a été une des causes du développement très retardé du faubourg sur la rive gauche. Les vallées du Robec et de la rivière de Clères étaient déjà surpeuplées, qu'en face de la grande ville, Saint-Sever n'était encore qu'une bourgade. En engageant les nouveaux travaux de captages, la municipalité résolut de parer à tous ces inconvénients. Présentement les sources de Fontaine et de Saint-Jacques peuvent distribuer 134 litres par habitant et par jour. 6 000 mètres cubes sont journellement puisés dans le fleuve pour être utilisés par les usines. Près de 300 fontaines sont réparties sur le territoire de la cité, 1 000 bouches à feu permettent de combattre les incendies que la pénurie d'eau rendait autrefois si dangereux. Quant aux anciennes sources, elles ont suivi le sort de toutes les rivières qui disparaissent des villes grandissantes ; elles servent dans des canaux souterrains aux nécessités de la voirie urbaine. Comme la Fleet river à Londres, la Bièvre à Paris, la Renelle issue de la

1. Gogeard : *18*, p. 33, 43 ; Dubosc : *76*, p. 13 ; B. mun., ms. J. le Lieur ; B. Nat., Pl. D. L. 208, 68 ; A. mun. délib. : A[11] 1518 ; A[13] 1533 ; A[17] 1557 ; A. S. I. : G 4353, Pl. nᵒˢ 71, 72, 73.

2. Fortin : *16*, p. 163 ; Gogeard : *18*, p. 283, 288.

fontaine Gaalor à Rouen a été recouverte pour permettre l'établissement des nouveaux boulevards.

Les sources des versants captées et conduites en ville fournissent aux Rouennais des eaux abondantes. Par contre, les vallées ne pouvaient leur assurer ni des matériaux pour leurs demeures, ni des combustibles pour les entreprises, ni des sols propices aux plantes industrielles non plus qu'aux grandes céréales ; à peine pouvaient-elles contenir quelques pâturages, mais de petite étendue et insuffisants pour nourrir le troupeau et la cavalerie nécessaires à une grande ville. Sous ces rapports toutes les ressources n'étaient que des appoints. C'est en dehors des rives de la Seine, du Robec et de la rivière de Clères que l'agglomération trouvait à satisfaire ses besoins vitaux. Dès les débuts, elle a été forcée de s'éloigner du fleuve, pour chercher les éléments indispensables à son développement, à son existence même.

CHAPITRE IV

LES RESSOURCES DES PLATEAUX

I. Le sol des plateaux. — II. La conquête des plateaux. *Les usages de la forêt. Les terres cultivables.* — III. L'eau sur les plateaux.

Les premiers habitants connurent rapidement, d'une part les ressources précaires de la vallée et la stérilité des sols acides des méandres, d'autre part la richesse en venaison des forêts et la fertilité des plateaux. Les plus récentes découvertes archéologiques nous confirment que les Paléolithiques occupèrent de préférence les plateaux. La présence des silex acheuléens à la base du limon n'est pas spéciale aux briqueteries de Boisguillaume ou du Mesnil-Esnard ; elle se constate depuis Rouen jusqu'à Yvetot et Dieppe d'un côté, d'Elbeuf à Dreux de l'autre. Les outils de cette civilisation, retrouvés sur les hautes terrasses, y sont très localisés. Ils marquent plutôt un rendez-vous de pêche ou un point de passage qu'un atelier ou une agglomération. Les populations suivantes, les Néolithiques, venues par la vallée, adonnées à l'élevage et aux travaux agricoles, montèrent de suite les coteaux abrupts pour mettre en valeur les sols limoneux dans l'intérieur des forêts. Les Romains s'établirent dans les mêmes régions : ils y retrouvaient les grandes surfaces agricoles et la possibilité de construire ces routes perpétuellement droites, dont leurs légions ont fait usage. Enfin, c'est encore sur

les plateaux que les puissantes abbayes du moyen âge recherchaient les concessions royales. Leurs travaux de défrichement, de défoncement produisaient des récoltes abondantes, impossibles dans les terres ingrates de la vallée[1].

I. — Le sol des plateaux.

La fertilité des plateaux est due pour la meilleure part aux produits de décomposition, de ruissellement ou d'érosion qui ont recouvert la craie. Si celle-ci forme le soubassement, elle n'apparaît jamais à la surface. Il faut descendre sur le flanc des vallées, sur les downs qui bordent les méandres convexes « pour la voir affleurer avec sa végétation calcicole de caryophyllées, d'ombellifères, de composées d'aspect sec et pauvre »[2]. Au printemps, la feuillaison de l'ellébore, de la digitale jaune et plus tard du chardon lanieux indiquent la masse crayeuse sous la mince couche végétale. C'est la seule floraison de ces *larris*, impropres à toute culture, à l'herbe rare, où les bois même ont peine à vivre. Mais ce sont là des tableaux peu fréquents dans la région rouennaise; en général, la nature est plus riante, plus accueillante ; elle le doit aux sédiments qui recouvrent la craie.

Le plus ancien, l'argile à silex, apparaît rarement à l'air libre, il recouvre directement la craie. Sa formation s'est effectuée aux dépens des couches crayeuses : elle a commencé dès que la Normandie s'est exondée; elle continue actuellement encore. Elle est d'autant plus épaisse qu'elle est recouverte sous des dépôts lacustres ou continentaux de plus en plus récents : argile plastique, calcaire de Beauce,

1. Sion : *310*, p. 116, 117; Prévost : *95*, p. 78; Cochet : *381*, p. 315; de Vesly : *317*, p. 3, 4, et *318*, p. 2, et *319*, pl. VIII; B. Com. Antiq. S. I. : X, p.369; XI, p. 264, 270; XIV, p. 9; B. S. norm. et. préh., I, p. 108, 139.
2. Sion : *310*, p. 55.

sable de Sologne, limon. Elle est rudimentaire ou nulle sous les dépôts marins : sables de Bracheux, calcaire grossier, sables de Fontainebleau [1].

En dehors de l'argile à silex, le groupe néozoïque débute dans la région par les sables de Bracheux (étage thanétien). Ces dépôts ne forment jamais en surface qu'un placage de faibles dimensions ; ils ne peuvent avoir une certaine épaisseur que dans les fonds des poches crayeuses et quand ils sont recouverts de sédiments plus jeunes. Dans ces conditions, leur masse peut atteindre 8 mètres au Mont Saint-Aignan, 11 mètres à Boisguillaume [2]. Le Miocène a laissé des traces plus importantes. Ce sont des sables, formés de quartz émoussés, parfois anguleux, empâtés dans une argile kaolinique, le plus souvent enfoncés presque verticalement dans les poches de la craie [3]. Les sables tertiaires, bien qu'ils aient été utilisés par les anciens potiers et par les briquetiers actuels, ont eu un intérêt très relatif pour l'agglomération urbaine.

La période pléistocène, caractérisée par une activité exceptionnelle des agents extérieurs, a vu se constituer les masses limoneuses si imposantes dans toute la Normandie orientale. Dans les briqueteries, autour de Rouen, quand toutes ses couches sont représentées, le limon comprend le plus souvent trois divisions. A la base, au-dessus d'un lit de cailloux anguleux, se trouve un limon compact, rouge-brun, sans aucune trace d'industrie humaine ni aucun débris d'ossements. Il fournit la plus grande partie de l'argile exploitée pour la construction. Un second cailloutis parsemé de silex chelléens et moustériens sépare cette première assise d'un limon fendillé semblable au limon du Nord de la France. Enfin, au-dessus d'un nouveau lit de cailloux anguleux vient l'assise supérieure, formée d'un

1. De Lapparent : *51*, p. 305, 310 ; Dollfus : *36*, p. 884, 896 ; Lemoine : *52*, p. 459 à 461.

2. Dollfus : *42*, p. 318, et *39*, VII, p. 3 ; Lemoine : *52*, p. 456.

3. Dollfus : *42*, p. 326, et *39*, VII, p. 8, et *40*, p. 544, 552, 553 ; Douvillé : *44*, p. 710 ; Jourdy : *47*, p. 189 ; Fortin : *45*, p. 68, 71.

limon jaune, sableux, calcarifère, peu argileux et dont la partie la plus élevée est altérée par le contact de la terre végétale. Pour l'utiliser on doit le mélanger au limon plus pur de l'assise inférieure. Les ouvriers l'appellent tantôt sable, tantôt argilette, tantôt terre à renard. Suivant le nombre des couches représentées, le limon se présente sous des épaisseurs variables, depuis 2m,26 au Petit-Essart jusqu'à 12 mètres à Blosseville-Bonsecours[1].

En dernière analyse, les plateaux de la région rouennaise nous apparaissent comme recouverts de trois sortes de sédiments. Au sommet des crêtes, la décomposition de la craie a entassé l'argile à silex ; dans les poches de la surface, l'érosion a accumulé les sables ; sur les plaines, le ruissellement a constitué de fortes épaisseurs de limon. Au point de vue des ressources qu'ils pouvaient fournir à l'agglomération voisine, ces dépôts ont formé des sols de valeur économique très diverse, mais toujours supérieure aux terres ingrates de la vallée.

II. — La conquête des plateaux.

Les usages de la forêt. — L'argile à silex constitue des terres lourdes, médiocres pour les prairies, complètement impropres à la culture des grandes céréales. Les sables tertiaires ne sont pas mieux utilisables sous ce rapport. A une époque plus avancée dans la civilisation, les dépôts quartzifères du Miocène ont été employés dans la construction, la verrerie et surtout la poterie. Toute une population de potiers s'était groupée près de leur gisement dans le hameau de Poterie-sur-Seine, dans les villages de Quevreville-la-Poterie et de Saint-Adrien-la-Poterie[2]. Mais c'étaient là des ressources très secondaires et complète-

1. Passy : *57*, p. 18 ; Dollfus : *37*, p. 325 ; de Lapparent : *50*, p. 457, 460 ; Benner : *30*, p. 6, 7 ; Lemoine : *52*, p. 454.
2. Pottier : *94*, p. 58 ; Jourdy : *45*, p. 155 ; A. S. I. : C 2188.

ment ignorées des premiers habitants de la cité ; c'est surtout comme sol forestier qu'ont valu et que valent encore les sables tertiaires et l'argile à silex. Sous ce rapport, ils ont puissamment aidé au développement de l'agglomération.

A vrai dire, aux temps historiques les plus lointains, la forêt couvrait tous les plateaux qui dominent Rouen, sans distinction des sols tertiaires ou quaternaires. Les bois de Préaux, du Silveison, du Roumare rejoignaient à l'est les forêts du Bray et de Lyons, à l'ouest celles du Trait et du Maulévrier. Cette grande sylve fut plus tard la frontière naturelle entre les Bellovaques et les Véliocasses, entre Vexin et Beauvaisis. Semblablement, un massif boisé s'étendait sur la rive gauche de la Seine, de l'Eure à la Risle. Les restes forment actuellement les forêts de Louviers, de Pont-de-l'Arche, de la Londe, de Rouvray, de Mauny, de Montfort, de Brotonne. La Seine coulait entre des rives boisées [1]. Mais quand les riverains escaladèrent les coteaux pour s'installer sur les plateaux, ils commencèrent par défricher les terres plus fertiles des limons. Les essarts s'arrondirent jusqu'à la limite des sables. Le déboisement s'arrêta à leur contact, quand la valeur des terres cultivables prises sur le sol forestier ne fut pas assez grande pour rémunérer les travaux qui les avaient créées [2]. Les forêts se sont conservées sur les sables et les graviers ; elles étaient la meilleure exploitation de ces dépôts ingrats. Si l'on tentait de les déboiser, la bruyère, les ajoncs, l'aurelle, la viorne ne tardaient pas

1. Fallex : *288*, p. 91 ; Demangeon : ouv. cité, p. 426 ; Maury : Les forêts de la Gaule et de l'ancienne France. Paris, 1867, p. 316, 317, 320, 321.

2. Sion : *310*, p. 190, 193 ; B. de la Serre : *59*, p. 64, 68, 71, 72, 76, 77, et *61*, p. 237 à 239, et *62*, p. 184 à 187, et *63*, p 189 à 192 ; Sanson : *100*, p. 8 à 11, 24, 25 ; Delisle : *284*, p. 304, 397, 402, 403 ; de Beaurepaire : *276*, p. 295 ; Tougard : *311*, p. 128, 196, 226, 465 à 467 ; B. S. Agr., II, p. 18 ; IV, p. 28 ; V, p. 87 ; VII, p. 71 ; B. Nat., ms. F[2] 5347 ; A. S. I. : B liasse Bonne-Nouvelle, Maîtrise de Rouen, réforme de 1751 ; G 442, 716, 4185, 4762 ; L 2410, 2411 ; A. Nat. : F[10] 330, 740 ; G[7] 491 ; J 781, 785 ; Q[1] 1379, 1381, 1384, 1391.

à les envahir, à les transformer en landes complètement improductives. Par ailleurs, le reboisement était fort difficile, le recroi très lent; des bouleaux repiqués à la fin du XVIII[e] siècle n'avaient pas réussi 77 ans plus tard. Les forêts défrichées inconsidérément demeuraient sous forme de terres vaines et vagues. Plus de 1 000 acres de l'ancien Silveison constituaient encore à la fin du XVIII[e] siècle des friches qui s'étendaient de la vallée du Robec à celle de la rivière de Clères[1].

Les dépôts tertiaires expliquent donc la masse boisée qui entoure encore l'agglomération rouennaise. Le taux de boisement très faible dans les parties limoneuses des plateaux (3 pour 100 dans le canton de Maromme, 10 pour 100 dans celui de Buchy) s'élève rapidement sur les sols sableux du Tertiaire, et les sols graveleux du Pléistocène (canton de Boos : 20 pour 100, canton d'Elbeuf : 54 pour 100)[2].

La composition présente des forêts rouennaises donne une idée inexacte de ce qu'elles étaient avant la conquête des hommes. Actuellement 18 pour 100 de la surface sont plantés en résineux ; c'est une importation qui date de 1755. Elle a particulièrement prospéré dans les parties basses, entre 60 mètres et 80 mètres d'altitude, dans l'ancien domaine des bouleaux, des trembles et des saules, presque totalement disparus de ces cantonnements. Les chênes, les hêtres et les charmes sont demeurés sur les parties élevées des plateaux. Ils y forment les peuplements les plus denses et réussissent mieux qu'à des altitudes inférieures où les gelées très tardives brûlent leurs jeunes pousses. Leur croissance très longtemps ralentie devient rapide quand leurs racines, après avoir traversé les sables, trouvent une nourriture plus abondante dans la couche sous-jacente de l'argile à silex. L'érable cham-

1. A. S. I. : B Visite de la forêt de la Londe, 1761 ; A. Nat. : Q[1] 1379 à 1382, 1394.

2. Vidal de la Blache : La France, ouv. cité, p. 30 ; B. de la Serre : *62*, p. 135, 165, 187 ; A. S. I. : M. agricu., 1908.

pêtre, le merisier, le coudrier sont représentés par quelques groupements. Les châtaigniers, dont on retrouve les fûts dans les vieilles églises, comptent seulement de rares sujets. Le tilleul, l'aune, le robinier ont été signalés sur quelques points isolés. Tous ces arbres n'atteignent jamais les grandes tailles. Malgré l'excellence du sol et du climat, la proximité de grosses agglomérations, les usages multiples n'ont jamais permis de constituer de hautes futaies. De bonne heure, le taillis a été le régime des forêts rouennaises[1].

Les droits usagers sur les forêts remontent généralement à l'époque des premiers défrichements. Aussi ce serait « une vaine recherche que celle du titre primordial qui établit dans les premiers siècles de la monarchie le droit de prendre du bois à brûler et à bâtir, des rames, des harts et le pâturage des bestiaux dans l'universalité de la forêt,..... c'est-à-dire de recueillir tous les fruits naturels que le sol peut produire[2] ». Pour les paroisses en bordure du Silveison, les droits usagers ont précédé la fondation de l'abbaye de Saint-Ouen au VIIIe siècle. Le plus souvent les déboisements des grands ordres religieux se heurtèrent, lors de leur fondation au VIIe siècle, aux privilèges qu'avaient les manants et paroissiens de couper « le boul hors boullage, le tremble hors tremblage, le saulx hors saussage ». L'importance des usages explique les nombreux procès entre paroisses et abbayes et la ténacité avec laquelle les possesseurs du sol faisaient de nouveau enregistrer leur concession primitive à chaque mutation des parcelles voisines[3].

Au début, la royauté avait laissé grande liberté aux riverains des forêts. La chasse plus tard réservée aux sei-

1. B. de la Serre : *61*, p. 235, et *62*, p. 170, et *63*, p. 189, 191 ; Sanson : *100*, p. 7 ; A. S. I. : B maîtrise, 1772, 1774, 1790 : C 555, 557, 562, 563 ; M. statis., an IX, p. 31 ; A. Nat. : Q¹ 1387.

2. A. Nat. : F¹⁰ 330.

3. A. S. I. : C 1667 ; G. 1055, 8447, 8537, 8539 ; L 2411, 28 prairial an II ; A. Nat. : Q¹ 1380, 1395.

gneurs et aux prélats fut permise aux bourgeois dans les paroisses en bordure du Rouvray et du Roumare, les manants pouvaient même « tendre leurs rais aux videcos, piper en la forêt, hors deffens[1] ». Mais d'autres privilèges étaient infiniment plus précieux. La forêt fournissait généreusement : aux paysans, leurs instruments aratoires et les pieux de leurs haies ; aux pêcheurs du Croisset, leurs barques et les perches de leurs gords ; aux toiliers de Montigny, les traverses de leurs métiers ; aux meuniers du Robec, les fûts de leurs moulins ; aux bourgeois, toute l'ossature de leurs maisons, les poutres cornières et les croix de Saint-André. D'autres permissions, temporaires, accordaient aux seigneurs de couper la charpente de leurs châteaux ; aux menses des paroisses de prendre les planches pour la couverture des églises ; aux échevins de tailler les arbres pour entretenir les quais et « pour faire le ny de cigognes et mettre une roue dessous ». Quand les routes n'eurent pas encore pénétré en tout sens la masse boisée, les charpentiers trouvaient facilement les pièces des navires qui partaient à la grosse aventure, plus tard les ingénieurs des Ponts et Chaussées recherchèrent les rondins nécessaires à l'entretien des grandes routes et du chemin de halage. Enfin, à l'époque révolutionnaire, au moment de la disette de toutes les matières premières, les faînes des hêtres fournirent l'huile indispensable aux draperies[2].

Le privilège de prendre le bois de chauffage était plus terrible encore pour la conservation des forêts. Le plus généralement, les paroisses avaient droit à certaines espèces de bois, soigneusement déterminées par les règlements : « le bois brisé, l'arraché, le verd en gisant et le sec en estant et en gisant, le mort bois, la branche de plein paing et de moins ». D'autres pouvaient couper les

1. Delisle : *284*, p. 281.

2. Delisle : 284, p. 374, 5 ; Maury : ouv. cité, p. 143 ; Prévost : *95*, p. 339, 347, 362 ; A. S. I. : B maitrise, 1762 ; C 842 ; G 480, 2483, 3306, 3659 ; L 2410 ; A. Nat. : Q[1] 1384, 1394, 1395.

branches jusqu'à certaine hauteur. Ailleurs la longueur du manche de la cognée variait suivant les localités. Les fermiers et les métayers pendant la mauvaise saison employaient leurs attelages pour « la vuidange de la forêt[1] ». Aux abords des grosses agglomérations, quand l'hiver était rigoureux, les ouvriers et les pauvres ébranchaient et abattaient les arbres de la lisière. Présentement encore, les habitants de Saint-Sever, de Sotteville et de Petit-Quevilly font chaque dimanche d'automne leur provision de bois au détriment des résineux du Rouvray. Sous un climat humide, avec de longs hivers, Rouen a toujours craint de manquer de bois. La moule de la forêt de Lyons venue par eau ou par *carroi* en juillet, empilée sur la rive du mont Riboudet, ne pouvait combler les déficits. Au XVIIe siècle, la ville seule consommait annuellement 10 000 carterons de bûches et bien souvent il y eut *deffaulte de bois à ardoir*. Les échevins demandaient que défense fut faite aux marchands d'en transporter hors de la province. Cette situation continua pendant tout le XVIIIe siècle malgré des coupes de plus en plus nombreuses dans les massifs de Rouvray et de Roumare. Au début de la Révolution, Rouen ne se résigna pas sans peine à la perte des deux forêts de Longboël et de Lyons d'où elle tirait son chauffage et plus tard la municipalité décida d'employer les ateliers de charité « à l'arrachis et à l'exploitation des arbres du Cours-la-Reine pour être transportés au fur et à mesure qu'ils seront réduits en cordes, fagots et bourrées aux chantiers de Rouen et vendus sur le lieu[2] ».

Cependant, l'usage le plus important était le droit de pâture et de passage. Les chênes fournissaient une glandée abondante aux troupeaux des Calètes dont les porcs étaient connus à Rome. Au moyen âge, le lard salé, *le*

1. Delisle : *284*, p. 272 ; Sion, *310*, p. 195 ; Girard : *80*, p. 191.
2. Delisle : *284*, p. 364, 365 ; Prévost : *95*, p. 134 ; de Beaurepaire : *153*, p. 225 ; Porée : *144*, p. 270 ; Lebègue : *195*, p. 291 ; A. mun. Délib. : A_{11} ; A_{18} ; A_3 : A. S. I. : C 229.

bacon entrait pour une large part dans l'approvisionnement des châteaux et des communautés religieuses. Plus tard, devant l'abroutissement des lisières, les édits limitèrent le nombre des chevaux, vaches et brebis envoyés au pâturage. Les chèvres étaient sévèrement écartées. Généralement le droit de paisson était limité à un certain nombre d'animaux. Saint Louis, en 1264, accorda aux religieuses des Emmurées le passage pour 60 porcs seulement.

A certaines époques, en mai le plus souvent ou dans les jeunes coupes, le bois était *en deffens* : les officiers de la maîtrise avaient grand peine à maintenir la rigueur des règlements. Ne pouvant faire paître ailleurs, les paroisses vendaient leur troupeau à la ville voisine. Souvent c'était une ruine complète pour la plus grande partie des habitants qui n'avaient point d'autre fortune. En 1648, sur 400 feux à Sotteville, 126 *font nourriture de bestiaux*. La Révolution, en abolissant cette coutume, fut cause de profondes modifications dans l'élevage. Plus que les changements introduits dans l'alimentation des ouvriers, la suppression des usages a fait exclure des fermes les porcs « qui n'avaient plus pour leur entretien la facilité des anciennes glandées ni pour la garantie de ses produits l'antique prédilection des consommateurs[1] ».

Jusqu'à une époque assez avancée dans l'histoire, les habitants de la vallée ont trouvé dans les forêts, sur les plateaux, presque toutes les ressources nécessaires à l'existence. On comprend que les premiers hommes aient élevé dans les essarts des temples aux divinités des bois qui leur étaient si propices[2]. Actuellement la valeur économique de la grande sylve a considérablement diminué. Les découvertes industrielles, l'investigation du sous-sol, l'utilisation de toutes les forces vives ont profondément

1. Sanson : *100*, p. 8 ; Delisle : *284*, p. 369 ; A. S. I. : B² B³ B⁵ maitrise : C 1667 ; G 7612 ; M. statis., an IX, p. 197 ; A. Nat. : G⁷ 491.
2. De Vesly : *318*, p. 11, et *319*, p. 37.

transformé les conditions de l'éclairage et du chauffage ; l'extension et la multiplication des voies ferrées, les progrès de l'architecture ont permis d'introduire dans la construction des matériaux importés de régions très éloignées ; la technique agricole a créé des pâturages sur les sols les plus ingrats. Les forêts rouennaises n'ont plus pour l'agglomération l'importance qu'elles avaient jadis ; à peine sont-elles utilisées comme bois de chauffage ou de boulangerie dans le voisinage immédiat de leurs lisières. C'est par des considérations sociales qu'elles s'imposent encore aux habitants de la grande ville. Elles sont les parcs merveilleux qui l'entourent. Grâce aux bois du Silveison, du Rouvray, du Roumare, de la Londe, dès la belle saison et jusqu'aux jours les plus avancés de l'automne, le tisserand et le fileur condamnés en semaine à l'atmosphère empuantie des usines, à l'air vicié des cités ouvrières, peuvent respirer, le dimanche, en famille, l'arome des sapinières et combattre, pour un instant, la phtisie qui les menace.

Les terres cultivables. — Les sols de limon ont gardé jusqu'à nos jours la valeur agricole qu'ils ont eue dès le défrichement des forêts. Cependant, ils ont été d'abord utilisés pour la construction. Les fouilles archéologiques ont trouvé sur le plateau de Boos et dans la forêt de Rouvray de nombreux fragments de tuiles, de poteries qui remontent aux Gallo-Romains et même aux Néolithiques. Cette industrie a longtemps prospéré. M. de Beaurepaire a relevé de nombreuses briqueteries au XIIIe siècle. Actuellement encore elles entourent la ville d'une ceinture continue. Elles sont concentrées autour de Rouen sur le territoire du Mont-Saint-Aignan, de Boisguillaume, de Bihorel près de l'ancienne lisière de la Forêt-Verte, sur le plateau de Boos, à Blosseville-Bonsecours, Mesnil-Esnard, Notre-Dame de Franqueville, à la limite la plus occidentale de l'ancienne forêt de Longboël. Chaque agglomération est un centre de briqueteries. Elbeuf groupe autour de

ses usines celles d'Oissel, de Saint-Pierre-les-Elbeuf, de Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng. Le centre industriel Barentin–Pavilly a fait naître une exploitation semblable à Barentin, Pavilly, Pissy-Poville. Sur les plateaux, le pisé et la tuile, plus tard la brique n'ont jamais fait défaut aux demandes répétées de l'activité humaine[1].

C'est comme terres de culture que valent surtout les limons normands. Leur fécondité était connue dès le XVIIe siècle. A la fin du XVIIIe, A. Young admirait la profondeur de ces *loams* nullement inférieurs à ceux de son pays. De tout temps, les plateaux ont été les terres des céréales[2]. Quand l'assolement était triennal et quand la jachère occupait un tiers des cultures, le second tiers était en avoine, en pois, ou en vesce, mais le troisième tiers était toujours en blé[3]. Au moyen âge, le bon pays de Normandie envoyait du froment aux mauvais pays de Bretagne et de Flandre, même en Écosse, en Portugal et en Italie[4].

A vrai dire cette exportation demeura une exception. Le plus généralement, Rouen ne trouvait ni dans ses environs immédiats, ni dans la province, les quantités de grains nécessaires pour nourrir ses habitants. Les visites annuelles des intendants dans le Caux et le Vexin pour évaluer l'état de la récolte future, les remontrances du parlement pour obtenir du roi de rapporter les ordonnances sur la libre circulation entre provinces, pour le solliciter de laisser la Normandie s'approvisionner dans le Soissonnais ou en Beauce, les sévères règlements qui régissent la corporation des blatiers de Rouen, toutes ces mesures démontrent que les surfaces semées en blé étaient de petite étendue et leur rendement très faible. Il atteint à peine 8 hectolitres à l'hectare. En 1789 le déficit est

1. De Beaurepaire : *276*, p. 16 et 17 ; B. Com. Antiq. S. I., V, p. 205 ; Min. commerce : *265*, p. 21, col. 2.

2. Risler : Géologie agricole. Paris, 1884 à 1897, II, p. 230 ; IV, p. 132, 148 ; A. Young : *320*, II, p. 384 ; Sion : *310*, p. 65.

3. A. S. I., M. statis., 1809.

4. De Fréville : *163*, I, p. 295.



A. — PREMIÈRES CULTURES A BLÉ SUR LES PENTES

Dans le fond, la Seine.



B. — BRIQUETERIE DANS LE LIMON AU MESNIL-ESNARD

Épaisseur visible, 9 m. : épaisseur cachée, 3 m.

évalué au tiers des besoins[1]. Malgré tous ses efforts, l'administration impériale n'arriva pas à résoudre le problème. Au début du XIXe siècle, à l'exception de quelques communes voisines des terres limoneuses de la Haute-Norman-

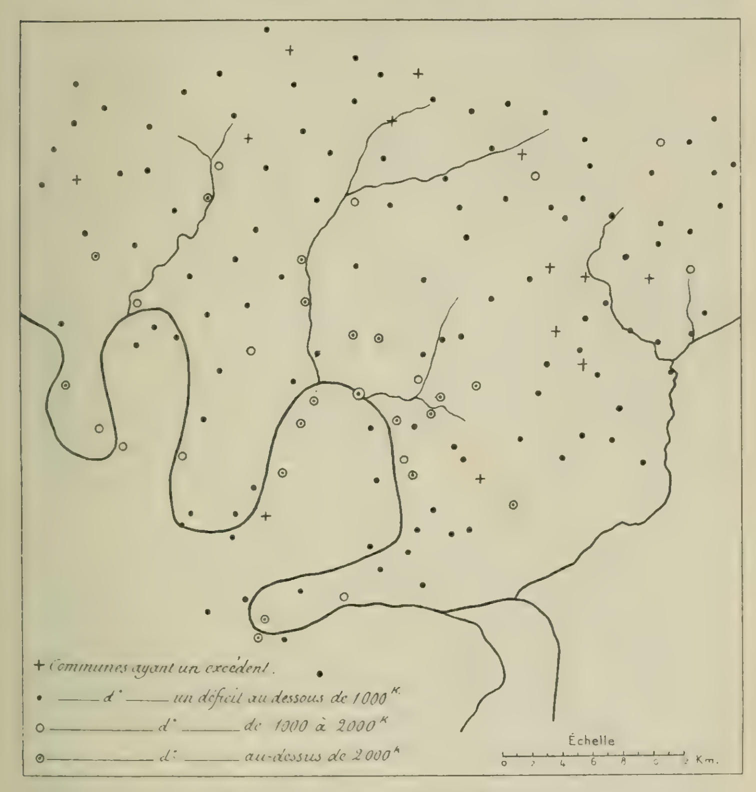


Fig. 7. — Récolte du blé en 1810.
(Échelle, 1 : 500 000.)

die, la grande majorité des municipalités de la région rouennaise accuse un déficit énorme de leurs récoltes en grains (fig. 7). En 1815, il manquait 20 683 tonnes de blé pour

1. De Beaurepaire : *153*, p. 56 à 58 ; Miromesnil : *301*, p. 3, 165, 208 ; A. S. I. : C 103 ; G 218 ; L 2383 ; M. Statis., an VIII ; A. Nat. : G. 2168.

faire face aux besoins du seul arrondissement de Rouen [1]. Par la suite, les cultivateurs de cette contrée demeurèrent étrangers aux améliorations agricoles, à la suppression des jachères, au changement d'assolement, à l'introduction des engrais et des machines qui modifièrent si heureusement la culture dans les autres cantons du département. Dans la première moitié du XIXe siècle, tandis que les paysans du Caux et du Vexin demandaient la liberté d'exportation pour leurs récoltes trop abondantes, la ville de Rouen ne pouvait trouver sur les plateaux environnants le grain nécessaire à ses habitants. Elle était réduite à des importations provenant des provinces voisines ou même de pays étrangers [2]. Actuellement la situation est la même. Sans doute la production a augmenté ; le rendement à l'hectare est de 23 hectolitres en moyenne et le poids de l'hectolitre est passé de 75 à 79 kilogrammes. Mais le produit des récoltes n'a pas suivi la croissance prodigieuse de la population et l'importance nouvelle du marché rouennais. Les minotiers de la cité ont étendu leur clientèle au-delà des limites de l'octroi. Ils ne peuvent se ravitailler dans les seules fermes de l'arrondissement et sont obligés d'importer annuellement plus de 100 000 tonnes [3].

Le bétail a mieux profité des progrès de la technique agricole. Jusqu'au XIXe siècle sa situation avait été précaire. Bien que la coutume de Normandie accordât le droit de vaine pâture, pendant six mois de l'année, sur les terres d'autrui en jachère ou après la moisson, l'extension des forêts, la division et la clôture des propriétés rendaient impossibles la transhumance ou l'élevage. Seuls les abbés ou les nobles, possesseurs de grands domaines, pouvaient nourrir de grands troupeaux. A Bois-l'Évêque, au XIIIe siècle, les religieux de Beaulieu faisaient paître

1. Dejean : *283*, p. 177 ; A. S. I. : M. statistique, an X, 1811, 1812, 1815, 1816 ; A. Nat. : F^1c^ III, S.-Inf. ; F^1c^ V, S.-Inf..

2. Chaptal : *186*, I, p. 173 ; Marchand : *88*, p. 846 ; B. S. Agr., VIII, p. 420 ; IX, p. 22 ; XXIV, p. 154 ; A. S.I. : M. Statis., 1826, 1836, 1848.

3. A. S. I. : M. Statis., 1890, 1891, 1906, 1908.

1 200 moutons, 100 porcs, 16 vaches, des bœufs et des chevaux de labour. Mais c'étaient là des exceptions. Dès cette époque les bouchers de Rouen étaient obligés de sortir des limites de l'Élection pour se procurer la viande nécessaire à la ville[1]. Semblablement, les drapiers ne récoltaient dans les environs qu'une laine médiocre et peu abondante. Ces conditions économiques ne se modi-

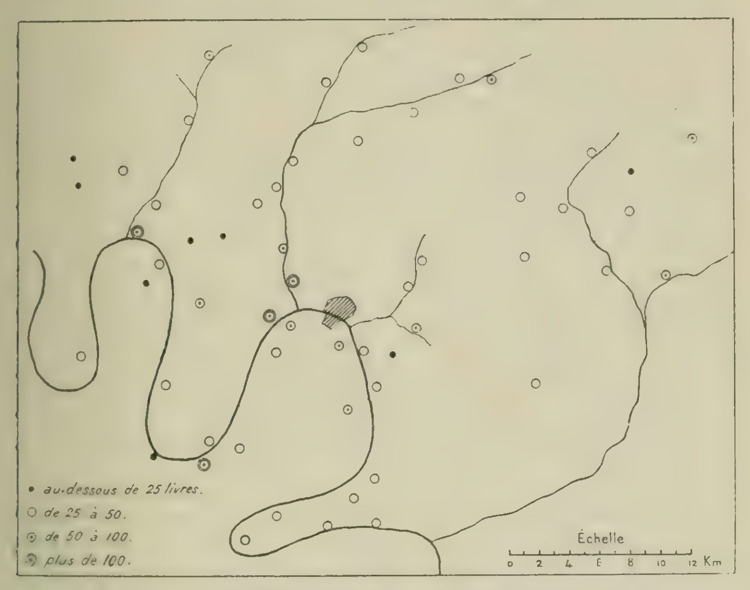


Fig. 8. — Répartition des prés en 1779. Prix de l'acre. (Échelle, 1 : 500 000.)

fièrent pas dans les siècles suivants. Ruinés par les guerres et les disettes, les paysans furent réduits à conduire leur bétail dans les bois en deffens ; encore les animaux ne trouvaient-ils pas à satisfaire leur faim. Ils devinrent maigres, petits et osseux. L'introduction des légumineuses dans l'assolement, au milieu du xviii[e] siècle, n'augmenta ni le nombre ni la qualité des animaux de boucherie. Le

1. Duchemin : *286*, p. 107, 151 ; de Beaurepaire : *276*, p. 373, 624, 703 à 705, 726 ; B. S. Agr., XIII, p. 1 ; A. S. I. : C 2120.

cultivateur réservait tous ses soins à l'élevage du cheval. Le portage, le halage, le roulage demandaient une cavalerie nombreuse et par ailleurs les meilleures terres étaient consacrées à la culture du blé. « Bientôt, dit le récenseur de l'an II, elle dépérira aussi faute de fumier. » Aussi propose-t-il à l'Assemblée Nationale de décréter que tout cultivateur faisant valoir 20 ares de terre, par saison, sera obligé, par forme d'imposition, d'élever tous les ans un veau mâle, un veau femelle et une truye. Ceux qui feront valoir 40 ares devront élever 3 veaux ». A cette époque il manquait 3 500 bœufs, 5 800 vaches, 21 700 moutons sur les terres du district pour faire face à la consommation des habitants. Au même moment plusieurs fabriques d'Elbeuf et de Louviers étaient obligées de fermer parce que la qualité et la quantité des laines françaises étaient trop inférieures à celles des laines anglaises. La période révolutionnaire, par suite de la faible extension des pâturages (13 pour 100 des terres en labour en y comprenant les prairies naturelles des bords de la Seine), commençait par une disette de viande, comme le nombre restreint des emblavures chargées de froment la faisait débuter par une disette de blé [1].

L'extension des terres à fourrage fut la caractéristique de l'agriculture pendant tout le XIXe siècle. L'assolement quadriennal, la suppression de la jachère et son remplacement par des emblavures de trèfle, de pois, de vesce, plus tard l'introduction de betteraves fourragères, la formation de prairies artificielles, l'amélioration des prairies naturelles [2], toutes ces heureuses innovations contribuèrent à faire monter dans l'arrondissement le taux des parcelles destinées à l'engraissement du bétail de 26 pour 100 en

1. Levasseur : *203*, II, p. 590 ; de Beaurepaire : *65*, p. 4, 11, 13 ; Annu. S. I., 1806, p. 213, 217 ; B. S. Agr., VIII, p. 119 ; IX, p. 9, 92, 152, 401 ; A. S. I. : C 118, 119, 552, 563 ; L 1790 ; A. Nat. : F[10] 232, 502 à 508.

2. Les principales plantes parasitaires étaient : l'agrostis, la carotte sauvage, la vesce à bouquets, la valériane et les carex. Sion : *310*, p. 338 ; Ann. S. I., 1807, p. 236, 337.

1830 à 37 pour 100 en 1908. Cet accroissement est dû pour la plus grande partie à la mise en valeur des limons. Les fonds des vallées, difficilement irrigables par le fait des usines riveraines, n'ont pu subir toutes ces transformations. Sous ce rapport, la situation est complètement changée depuis le XVIIIe siècle. Avant la Révolution, l'éle-

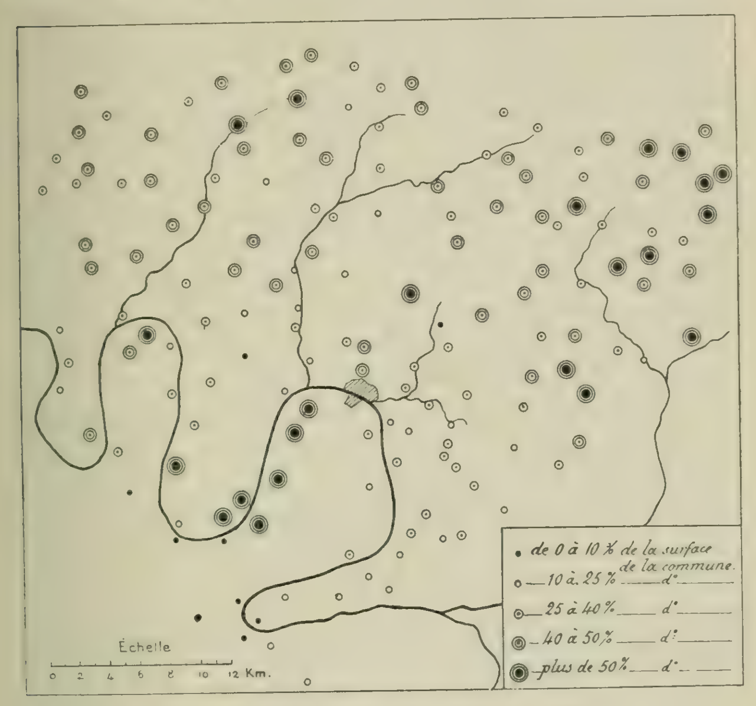


Fig. 9. — Répartition des prés en 1908.
(Échelle, 1 : 500 000.)

vage n'était guère entrepris que sur les rives de la Seine et de ses affluents (fig. 8) ; il a actuellement pénétré dans les communes les plus éloignées des rivières (fig. 9). Il y est même plus important. Les cantons de Boos et de Buchy sur les plateaux contiennent respectivement 43 pour 100 et 56 pour 100 de leur surface en terres à fourrage, ceux de Sotteville et d'Elbeuf en bordure de Seine marquent seu-

lement 2 pour 100 et 12 pour 100[1]. Le mouton profita d'abord de cette situation. Dès la fin de l'Empire, la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure chercha à augmenter le nombre des animaux et à améliorer les laines par l'introduction de béliers mérinos. Malgré plusieurs tentatives, les cultivateurs ne purent lutter avec la qualité des laines étrangères. Le mouton devint d'autant plus vite un animal de boucherie que les forts salaires payés aux ouvriers, vers 1836, leur permettaient cette chair d'un prix relativement élevé. A cette époque l'arrondissement de Rouen possédait 68 600 sujets, pesant en moyenne 30 kilogrammes chacun, soit 9 kilogrammes de plus que sous l'Empire. Cet élevage, fortement touché par l'arrivage des laines d'Australie et de la Plata, diminua encore d'intérêt avec la haute valeur que prit la viande de bœuf. Bien que le mouton atteigne dans l'arrondissement le poids de 63 kilogrammes par animal, la quantité produite est insuffisante pour alimenter les abattoirs de la ville. Le troupeau de l'arrondissement compte à peine 21 000 têtes[2]. L'infériorité des laines indigènes, la mévente des blés et du colza, l'animalisation du régime alimentaire chez les ouvriers, l'augmentation de la population incitèrent dès 1830 le cultivateur normand à élever les bœufs pour la viande. Mais autour de Rouen, l'essor de la population et de la richesse urbaine, l'amélioration des routes déterminèrent les paysans des plateaux à augmenter le nombre de leurs vaches laitières au détriment des bœufs de boucherie. En 1835, Moll remarque que les terres autour de Barentin ont, de ce fait, pris une grande valeur; en 1836, le canton de Pavilly possède 2 060 vaches et pas un bœuf. La création des chemins de fer, en ame-

1. De Beaurepaire : *65*, p. 58; Lottin : *54*, p. 856; B. S. Agr., I. 433, VII, p. 168; IX, p. 241; XXII, p. 494; A. S. I. : M. Statis., an IX, p. 64; M. agricu., 1830, 1908.

2. B. S. Agr., V., p. 162, 194; B. munic., 1902, p. 104; Cons. gén. S. I., 1846, p. 179; A. S. I. : M. Statis., 1806, 1836, 1908; A. Nat. : F[10] 510, 511, 513.

nant aux abattoirs le bétail de la vallée de la Risle et du marais Vernier, diminua encore le nombre des bœufs dans l'arrondissement. Généralement les communes des plateaux achètent les vaches pleines et les livrent à la boucherie lorsqu'elles sont épuisées par les nourritures successives. Le veau et le lait sont les produits des fermes aux environs de Rouen. En 1908, sur 52 300 bovidés, la statistique agricole de la région marque seulement 2 070 bœufs. Sans les chemins de fer la ville manquerait de viande, comme elle manque de blé[1].

Sans les chemins de fer, les usines manqueraient également de matières premières. Les cultures industrielles n'ont jamais eu autour de Rouen l'importance que pouvait leur donner la proximité d'un centre manufacturier. Les plantes tinctoriales ont réussi médiocrement sur les sols légers de la vallée. La Révolution marqua leur disparition. Avec des fortunes diverses, les plantes oléagineuses ont persisté plus longtemps sur les plateaux. « Leur usage le plus ordinaire est pour les ouvriers qui fabriquent les étoffes de laine et pour ceux qui font des ouvrages de bonneterie ; il s'en consomme aussi beaucoup pour les couverturiers. » Cependant, avant la Révolution, la région de Rouen cultivait surtout la rabette. Le colza y occupait seulement 27 acres sur les 1 298 acres consacrés à cette culture dans la généralité. Cette crucifère ne devait acquérir toute son importance qu'après la Restauration. Les demandes répétées des draperies de Louviers et d'Elbeuf, des savonneries de Marseille, les encouragements de la Société d'agriculture redoublèrent les tentatives des cultivateurs. Le colza fut la source de fortunes sous le second Empire. Les cantons voisins du Caux y consacraient la meilleure part de leurs emblavures. En

1. Moll : *90*, p. 94 ; Verrier : *103*, p. 88, 89, 92, 97 ; B. S., Agr., I, p. 134, 135 ; IX, p. 241 ; XVI, p. 4, 5 ; XX, p. 24 ; XXII, p. 421, 477 ; XXVI, p. 37 ; Cons. Gén. S. I., 1841, p. 209 ; B. mun., ms. nº 1761 ; A. S. I. : M. Statis., 1836, 1908 ; A. Nat. : F10 510.

1783, celui de Pavilly en avait ensemencé 675 hectares. La surproduction des moyens d'éclairage et surtout l'importation des huiles d'arachide furent le signal de sa déchéance. Actuellement, il a été conservé dans les assolements parce que les racines profondes retournent le sol et le préparent pour les semences de blé et parce qu'il occupe la main-d'œuvre entre la fenaison et la moisson. Mais son importance est très diminuée. En 1908, le canton de Pavilly n'avait ensemencé que 88 hectares[1].

Les plantes textiles apparaissent dans l'arrondissement de Rouen vers 1860. Jusque-là elles semblent cantonnées dans les régions maritimes. En 1836, la région rouennaise comptait seulement 5 hectares semés en chanvre et 3 en lin. Il fallut la crise du coton en 1863, l'installation de teillages mécaniques pour que cette linacée s'emparât des emblavures voisines du Caux. Mais cette culture disparut quand le coton revint à des cours plus modérés : 50 hectares en demeurent chargés dans l'arrondissement pour gagner les primes d'exploitation[2]. Sans doute, le climat plus continental de la région rouennaise, ses limons plus sableux expliquent que la culture des plantes textiles et oléagineuses y soit moins rémunératrice que dans les contrées maritimes. Cependant il eût été facile de parer à ces inconvénients par l'emploi raisonné des engrais ou des fumiers abondants à proximité de la ville. Mais le lin et le colza y rencontraient une certaine hostilité. Intéressés au bas prix des salaires, les toiliers, les drapiers et les merciers n'autorisaient ces cultures accaparantes que dans les crises cotonnières; d'autre part, les intendants et les préfets craignaient d'y voir consacrer les meilleures parcelles au détriment des emblavures de blé et des pâtures, si nécessaires aux grosses agglomérations voisines.

1. B. S. Agr., 1909, p. 49; Annu. Norm., 1843, p. 218; A. S. I. : M. statis., 1836, 1873; A. Nat. : G7 491, 494, 498, 502.

2. De Beaurepaire : *65*, p. 58; B. S. Agr., I, 439; XXV, p. 204; A. S. I. : M. statis., 1806, 1836, 1866; A. Nat. : F10 254, 279.

III. — L'eau sur les plateaux.

Le déboisement de la forêt, la conquête à la culture des terres limoneuses, l'établissement des populations sur les plateaux, tous ces phénomènes n'ont pu se produire et se continuer que par la possibilité d'y trouver de l'eau. A vrai dire, elle était absente de la surface. Nous savons que les eaux pluviales qui échappent au ruissellement et à l'évaporation s'infiltrent goutte à goutte dans les fissures de la craie sénonienne et sont arrêtées par la couche marneuse du Turonien. Pour atteindre cette nappe aquifère, il faut descendre jusqu'à 60 mètres comme à Boisguillaume, Bihorel, le Mont-aux-Malades, et même à 80 mètres comme sur le plateau de Boos. Les dépenses du fonçage augmentent vite avec la profondeur, « elles s'élèvent à 100 francs, y compris la valeur du tube et de la pompe si la nappe se trouve à 8 mètres ; mais si elle est plus éloignée, il faut compter par mètre au moins 10 francs pour le forage et 5 francs pour la maçonnerie qui doit descendre jusqu'à ce que les éboulements ne soient plus à redouter[1] ». Ces travaux ne sont accessibles qu'à la population bourgeoise de petits rentiers et de petits commerçants, établie dans les faubourgs à proximité de la ville ; ils sont beaucoup trop chers pour le cultivateur des plateaux. Aussi les puits sont-ils rares en dehors des communes suburbaines.

Le paysan s'est ingénié à retenir les eaux pluviales avant leur pénétration dans le sol. Les citernes sont difficiles à creuser, encore plus difficiles à colmater, elles ont le grand inconvénient de tarir l'été. Les mares creusées dans l'argile à silex ou le limon sont beaucoup moins dispendieuses et suffisamment étanches, à condition de piétiner le fond pour boucher les pores et les

1. Dollfus : *13*, p. 242 ; Sion : *310*, p. 72, 73.

fentes, de laisser la vase s'accumuler, de planter des ormes ou des hêtres pour éviter l'évaporation. Elles sont d'un établissement facile, d'un entretien très économique. La toponymie révèle leur importance et leur ancienneté dans l'économie agraire. Dans un carré de 40 kilomètres de côté dont Rouen serait le centre de figure, on compte 28 formes toponymiques où le mot mare est employé, soit seul, soit avec d'autres vocables. Plusieurs auteurs ont voulu voir dans la place de la Rouge-Mare l'origine du nom de Rouen. M. de Vesly a signalé 19 mares très anciennes dans la forêt de Rouvray. Dans leurs environs immédiats, les fouilles ont presque toujours mis à nu des instruments néolithiques, gallo-romains et francs[1]. L'établissement ou le manoir de plusieurs colons scandinaves s'appela d'abord la mare de tel ou tel. Les baux du moyen âge les décrivent minutieusement au moment des mutations. Plus tard les cahiers de 1789 nous ont montré l'importance des mares communales. Actuellement encore les populations des plateaux n'ont pas d'autre liquide pour alimenter le bétail et le personnel de la ferme.

Cependant si les mares ont permis le peuplement des régions limoneuses, elles ne pouvaient fournir une eau assez abondante pour la grande industrie. Les cotonniers demeurèrent sur les plateaux tant que le tissage ou la filature put s'achever à domicile; l'introduction des machines changea la situation. On essaya de les actionner avec des manèges à chevaux. Mais bientôt l'augmentation du nombre des broches nécessita une puissance hydraulique que ne pouvaient donner les eaux pluviales; les nouvelles manufactures descendirent des plateaux et se placèrent à côté des usines d'apprêt et de teinture, dans la vallée.

Incontestablement, les plateaux présentaient pour l'agglomération rouennaise des ressources plus nombreuses et plus importantes que les rives de la Seine. Les forêts

1. De Vesly : *319*, p. 74.

contribuaient abondamment aux charpentes : du limon sortaient le pisé, la brique et la tuile des maisons. Mais le problème de l'alimentation était moins bien résolu. Sans doute les environs immédiats de la ville fournissaient quelques aliments et surtout le froment avec lequel se fait ce pain blanc dont l'ouvrier est si friand. Mais le blé et la viande ne s'y rencontraient qu'en quantités insuffisantes : et pour manger à sa faim, le Rouennais était obligé d'aller chercher ses approvisionnements sur ces mêmes plateaux mais beaucoup plus au nord, bien au delà de l'Élection, ou même de traverser la Seine pour gagner les bons pays de la Basse-Normandie. Semblablement, les fabriques trouvaient difficilement leurs matières premières. Dès ses débuts, la manufacture est grevée de frais généraux inconnus dans d'autres régions, car elle est obligée d'importer la laine, le lin, l'huile et les couleurs, tous les éléments de son activité.

LES DÉSAVANTAGES DU SITE DE ROUEN

Si la position géographique de Rouen était merveilleuse pour les destinées de l'agglomération urbaine, le site se prêtait moins bien à la rapidité de son essor. Encerclée entre des coteaux abrupts, serrée par des eaux stagnantes et fluviales, étranglée par la forêt, la cité ne pouvait subsister que par un effort continu de l'activité humaine. Tout arrêt dans la lutte contre les lois naturelles marquait un retour en arrière pour la prospérité de la ville. Les grandes époques de sa puissance sont caractérisées par une victoire sur les agents physiques. Les défrichements des moines au VIIe siècle et plus tard au moyen âge, la réunion des îles aux rives de la Seine et la création des terres neuves par les Normands, le défoncement des marais de la Marèquerie et du Lieu-de-Santé au XVIIIe siècle, et enfin, au XIXe, la régularisation de la Seine, la couverture du Robec, de l'Aubette et de la Renelle, tous ces travaux ont été immédiatement suivis par l'accroissement de la population.

Mais une fois qu'il avait surmonté les obstacles de la structure générale, le Rouennais n'avait pas encore résolu le double problème de l'abri et de l'aliment. Il se trouvait en fâcheuse posture. Sans doute, pour construire sa demeure, il avait à sa disposition les peuplements touffus des forêts et les masses inépuisables du limon ; mais les arbres diminuaient en quantité et en qualité au

fur et à mesure qu'avançait la civilisation, et l'assemblage des charpentes en bois avec le pisé était extrêmement favorable à la propagation de l'incendie et de la peste. « Chacun cognait assez, dit Taillepied, que la grandeur de cette ville de Rouen n'est pas à préférer au grand Caire d'Égypte ou d'un Paris en France pour tant d'inflammations qui l'ont fait appetisser et préserver d'accroissement avec plusieurs mortalités y advenues même depuis cent ans, en ça à scavoir l'an 1121, lorsque tant de monde tresbucha qu'il semblait à voir dedans la ville qu'il n'y eut plus personne au monde[1]. » L'eau et le bois, si recherchés des hygiénistes actuels pour la bonne constitution des villes, ont été pendant de longues années les raisons de déchéance pour la métropole rouennaise. La science technique des architectes et des ingénieurs au XIXe siècle et surtout le perfectionnement considérable des routes, en amenant à pied d'œuvre les fers et les pierres des régions les plus éloignées, ont libéré les Rouennais de tout souci pour la construction de leur demeure.

La question de l'aliment était encore plus complexe. Malgré qu'elle fût de par sa situation et dès ses débuts un marché fameux et qu'elle eût acquis de bonne heure un renom industriel, Rouen se peuplait très difficilement. Entre le pouillé d'Eudes Rigault et les premières statistiques révolutionnaires, du commencement du XIIIe siècle à la fin du XVIIIe, la population a gagné à peine 10 000 âmes. Dans toute cette longue période, elle oscille autour de 60 000 habitants, avec un maximum de 68 500, au XVIIIe siècle, dans une époque de paix, au moment de l'apogée du coton. Semblablement, les plans comparés du XVIe et du XVIIIe siècles donnent l'impression que la vieille métropole normande vit au large dans ses murailles et qu'elle ne cherche pas à augmenter la superficie de ses faubourgs. La raison en est simple ; jusqu'à une époque assez avancée dans l'histoire, Rouen ne mangeait pas à sa

1. Taillepied : *242*, p. 22.

faim. Les premières nécessités pour une grande agglomération viennent des estomacs de ses habitants et il était impossible de les satisfaire sans s'éloigner. Les ressources des vallées étaient très précaires, celles des plateaux tout à fait insuffisantes. Pour assurer son alimentation, la ville de l'antiquité contenait dans ses enceintes des champs et des prés ; celle du moyen âge utilisa la Seine pour importer les denrées indispensables. Les viandes salées, les poissons de la Grande-Bretagne, les blés des Flandres et du Vexin, les vins de Guyenne et de Portugal sont les premières marchandises du commerce de Rouen. Mais les voies de terre et d'eau ont été jusqu'au XIXe siècle des moyens de ravitaillement très lents et très dangereux. Leur rendement économique se trouvait très limité dans une région où la raideur des pentes multipliait le nombre des attelages nécessaires. En dernière analyse, l'administration ne pouvait assurer la nourriture de la population qu'à la condition absolue qu'elle n'augmentât point. Quand la prospérité de l'industrie entassait la main-d'œuvre à l'intérieur des murailles, celle-ci, malgré les édits des échevins, ne tardait point à en sortir, pour gagner les campagnes où la vie était moins chère. La recherche de conditions d'existence meilleure, plus que le foulage à l'eau, décida au XVIe siècle l'exode des drapiers, la dépopulation de la cité, le peuplement du bourg et de la vallée de Darnétal. Les mêmes raisons poussèrent au XVIIIe siècle les fileurs et les tisserands à demeurer isolés sur les plateaux quand l'intérêt de la fabrique commandait de les grouper autour de la place de vente. Sans doute, l'essor prodigieux de la population au XIXe siècle est dû pour la meilleure partie au machinisme qui concentra les ouvriers autour du port et des gares ; mais ce phénomène eût été plus lent à se produire si le perfectionnement de la voie de terre, la création de la voie de fer, l'amélioration de la voie d'eau n'avaient assuré les approvisionnements des grands centres industriels.

Les Rouennais ne pouvaient donc vivre par eux-mêmes

et sur eux-mêmes. L'emplacement de la ville ne s'y prêtait pas. Aussi ont-ils formé de bonne heure, d'abord autour de la ville, puis dans la généralité et les provinces limitrophes, enfin dans les pays étrangers, des centres d'approvisionnement d'où dépendaient la vie et le travail de la cité. A une époque où le numéraire était rare, ces contrées d'où venaient le blé, la viande et la laine devinrent vite les lieux d'échange où se trafiquaient les draps de Rouen et les vins venus en transit du Sud de la France. L'activité de Rouen naquit des défauts de son site.

DEUXIÈME PARTIE

L'ACTIVITÉ DE ROUEN

LE TEMPÉRAMENT ROUENNAIS

Pour sortir victorieusement des difficultés inhérentes au site, le Rouennais possédait les qualités nécessaires.

Elles sont actuellement encore reconnaissables malgré les vicissitudes du passé. Sans doute les apports continus d'éléments nationaux et étrangers ont ravi à la population urbaine son individualité somatologique et ethnique. Cependant, tandis que les calculs et les mensurations conduiraient l'anthropologue à déterminer un type moyen, sans caractères marqués, le géographe peut encore dégager les données du tempérament rouennais.

Dès son origine, le groupement des palafittes-pêcheurs fut renforcé par les populations des plateaux, descendues pour vendre leurs denrées aux voyageurs qui passaient le fleuve. Par la suite, les Gallo-romains, les Francs ne furent pas sans laisser des traces dans la ville créée par César, accrue par le christianisme, de même que des navigateurs, des commerçants émigrèrent dans le port déjà florissant sous Dagobert, mais, en définitive, ce sont surtout des terriens, des terriens de la Neustrie qui ont formé la population originaire de Rouen. Ils apportaient dans la cité les grandes qualités acquises sur les plateaux. La lutte journalière contre la nature, le défrichement des landes, le déboisement des forêts, le défonçage des marais avaient donné au rural l'endurance, l'activité, la sobriété, l'économie des grandes races. Par ailleurs, la nécessité de

cacher son bien aux bandes armées qui parcouraient le plat pays, de le soustraire aux exactions, aux déprédations, aux aliénations des seigneurs et des abbayes obligeaient le paysan à une grande prudence, à une grande dissimulation dans ses paroles et dans ses gestes. Le trait dominant de sa psychologie paraît être la recherche des situations solides, bien assises, et par-dessus tout l'amour de la terre. S'il émigre vers la ville pour chercher à gagner sa vie dans quelque petit commerce, ce n'est pas sans se retourner maintes fois vers les champs fécondés par la sueur de ses ancêtres. Ses économies trouveront leur premier emploi dans l'acquisition d'exploitations rurales. Ses enfants y retourneront après fortune faite.

Dépossédés de leur terre, réduits le plus souvent en servage, les Neustriens furent presque indifférents à l'invasion normande. Ils pouvaient espérer des nouveaux maîtres plus de mansuétude que des anciens. Si les Wikings, particulièrement dans la métropole, marquèrent leur passage par les dévastations inévitables, ils furent rapidement absorbés par la population franque. Les paysages de la Normandie régnèrent de suite et impérieusement sur leurs âmes. A demi-sauvages dans les gorges abruptes des fiords, ils devinrent presque civilisés sur les bords verdoyants de la Seine. Les Normands, comme les Saxons et les Romains, se trouvèrent bien d'être devenus les habitants de la région rouennaise. Ils ne demandaient qu'à y rester. La puissance d'assimilation fut une de leurs qualités dominantes. Sous le successeur de Rollon, on ne parle plus norois à la cour. On dut envoyer l'héritier du trône à Bayeux pour apprendre la langue de ses pères. Mais si les Normands avaient conscience de ce qu'ils prenaient à la civilisation gallo-romaine, ils savaient aussi bien ce qu'ils lui donnaient : la tranquillité absolue dans les campagnes, le flot des invasions définitivement endigué, le servage aboli, les règles de justice fixées par le droit coutumier et par-dessus tout la transformation du tempérament national. Les Rouennais doivent à leur origine scan-

dinave l'esprit d'entreprise qui leur a permis de nourrir de vastes desseins et de réaliser de grandes pensées. L'invasion des Wikings est le levain qui a fait lever la pâte un peu molle presque uniquement constituée par la race neustrienne[1]. Le drakar démontra la navigabilité de la Seine en aval comme en amont, il indiqua la route aux nefs vers les marchés de l'Ile-de-France, aux caravelles vers les centres d'échange de l'ancien et du nouveau monde.

Quoi qu'il en soit, l'alliage des deux races donna, dès les débuts, de merveilleux résultats. Un intendant de Louis XIV en a laissé une magistrale peinture : « s'ils sont plus attachés à leurs intérêts, cet attachement devient utile aux affaires de Sa Majesté lorsqu'on sait le mettre en usage, leur laisser entrevoir quelque profit d'un côté s'ils satisfont à ce que l'on désire et quelque peine de l'autre côté, s'ils refusent. C'est un moyen infaillible d'assurer le succès de ce que l'on souhaite. Ils n'ont pas la vivacité en partage, mais on peut dire qu'ils ont de la prudence et du bon sens ; leurs buts sont justes et leurs desseins bien conçus.... et comme ils savent judicieusement choisir et employer les moyens, on les voit rarement manquer de parvenir à leurs fins ; laborieux par nécessité, paresseux par inclination, ils sont difficiles à émouvoir et insupportables à ce que l'on prétend.... épineux avec leurs égaux, dociles sous le joug qu'on leur impose pourvu qu'on les paye de raison et qu'on tienne avec eux une conduite ferme et mêlée à propos de douceur et de sévérité[2]. » De Vaubourg eût pu ajouter : les Rouennais ont toujours conservé le goût des entreprises tempérées par le sens pratique. Aucune race n'a su mieux réagir contre la mauvaise fortune et profiter de la bonne. Aucune n'a eu davantage le souci de l'achevé, le goût du durable, la passion de l'ordre, même dans les efforts les plus grands. En toutes choses, les Rouennais faisaient grand parce qu'ils savaient

1. Petit : *305*, p. VII.
2. A. Nat. : H 1588[11].

qu'ils en jouiraient longtemps. La durée est une des forces de l'économie et dans cette science ils ont été rapidement des maîtres. Jamais leurs entreprises ne révélaient l'impatience, ni de fautes de mesure. Leurs monuments ont de la magnificence, mais aussi les proportions les plus harmonieuses. Ils ont su discipliner les ornements du gothique le plus flamboyant. Esprits pondérés, téméraires par nécessité, hardis avec calcul, les Rouennais possédaient la plupart des vertus qui font les grandes civilisations.

Fondée sur la hardiesse de leur commerce, sur la persévérance de leur industrie, sur l'économie de leur fortune, sur les forces de leur activité, leur civilisation est une des plus belles qui soit ; ils ont raison d'en être fiers.

CHAPITRE V

LES CONDITIONS DU TRANSPORT

I. Les voies de terre. *Les difficultés du sol. La circulation.* — II. La voie d'eau. *Les obstacles naturels. La navigation.*

« L'histoire de l'ancienne France s'est déroulée pendant une période où les rapports entre la puissance humaine et les obstacles de pesanteur, de distance étaient tout différents d'aujourd'hui. Les moyens qui permettent aux produits d'être transportés en masse et avec régularité d'une partie de la terre à l'autre n'existaient pas[1]. » La situation géographique de Rouen attirait les voyageurs et les transporteurs, mais les inconvénients du site gênaient la circulation et la navigation. Les obstacles au mouvement étaient considérables. Les capitaines des navires n'osaient affronter le mascaret pendant la nuit et les messagers redoutaient d'engager les coches, le soir tombé, au milieu des forêts épaisses qui environnaient la métropole. Marins, rouliers ou voyageurs arrangeaient leur horaire et leur itinéraire de façon à arriver en ville avant la disparition du soleil. On s'arrêtait, on couchait à Rouen. Et on profitait de l'arrêt pour s'y fournir de bêtes fraîches, d'armes, de guides ou de pilotes. Un arrêt dans la circulation, c'est l'embryon d'une ville. Rouen fut une tête d'étapes de routes avant d'être un marché. Il fallut

1. Vidal de la Blache : La France, ouv. cité, p. 349.

l'effort persévérant de ses habitants pour résoudre le problème des transports, pour rendre accessible le carrefour à toute heure du jour et de la nuit.

I. — Les voies de terre.

Les difficultés du sol. — La raideur des coteaux est un des traits les plus caractéristiques des paysages normands. Aux abords même de Rouen, c'était un obstacle particulièrement terrible. La pente du sol monte de 25 pour 100 du thalweg du Robec au plateau de Longpaon, de 37 pour 100 des rives de la rivière de Clères à la lisière de Canteleu, de 45 pour 100 des bords de la Seine à l'église de Bonsecours. Sans être aussi rapides, les chemins présentaient cependant de grands dangers pour la circulation. Sur la route de Paris par le haut, l'inclinaison atteignait 10 pour 100 sur 2 157 mètres ; en certains endroits, elle dépassait 13 pour 100. C'était une affaire sérieuse. pour les échevins, d'indiquer au jeune roi Louis XIII le chemin qu'il devait suivre pour faire son entrée dans sa bonne ville de Rouen, sans risque pour sa personne et pour son train. Pourtant, par habitude, les rouliers restèrent fidèles à cette voie, même après les travaux des Ponts et Chaussées. La nouvelle route abaissait la déclivité de 5 pour 100, mais elle allongeait le trajet. Les voitures lourdement chargées furent seules à l'utiliser. Sur la route du Havre, la pente était de 6 pour 100 entre Malaunay et le Houlme, de 8 pour 100 à Barentin. « Près de Déville, écrit un voyageur, la montagne du Groschêne, très pénible pour les voyageurs, était presque impraticable pour les voitures chargées. » Le passage de la rivière de Clères présentait un vrai casse-cou, on y pillait les voitures de grains en temps de famine. Tous les charrois avec les plaines voisines se faisaient par bêtes de somme. La réfection de 1860 rendit plus aisées les relations avec le Caux. La route de Neufchâtel, à la sortie du faubourg

Beauvoisine, montait une rampe de 15 pour 100[1]. Elle fut pendant longtemps la seule communication entre les briqueteries du Mont-Saint-Aignan et les chantiers urbains. La sortie de Rouen vers les plateaux était un problème très complexe (pl. VII). La nécessité du renfort s'imposait aux messageries. La moindre voiture avait besoin de secours. Pour gravir la pente du Mont-Riboudet on devait prendre au moins 3 chevaux, 4 pour celle de Bonsecours, 7 pour celle de Neufchâtel. Les charrettes dessinées par Gomboust sur son plan aux abords de la ville sont traînées par quatre attelages. Au XVIII[e] siècle, la Chambre de commerce fait « itératives défenses à tous voituriers et rouliers de charger des charrettes et chariots de plus de 2 500 pesant. » La raideur des profils a longtemps été un obstacle au développement des communications dans la région rouennaise. Les chemins de fer devaient s'y heurter également.

Sous le prétexte de rattacher plus étroitement la Haute-Normandie au Nord de la France et à la Belgique, mais en réalité pour éviter le passage des vallées aux plateaux, le premier tracé proposé par le Conseil des ponts et chaussées comprenait une ligne de Paris au Havre par Saint-Denis, Pontoise, Gisors, Clères, Yvetot. A Buchy, un embranchement eût conduit le voyageur sur le plateau de Boos d'où un plan incliné l'eût porté à Rouen. La ligne Montérolier-Buchy, Clères, Motteville, le Havre rappelle cet ancien projet. Malgré les réclamations du commerce rouennais, malgré les intérêts sacrifiés des villes de la vallée, mais par crainte des accès de Rouen, de la traversée de la Seine, la Chambre des députés vota d'abord la ligne des plateaux ; trois ans plus tard seulement, en 1840, sur le rapport de constructeurs anglais, les premiers de l'époque, Laffitte et Blount demandèrent et obtinrent le pri-

1. Sion : *310*, p. 85 ; Léchalas : *131*, 1879, p. 409 ; 1881, p. 380, 382, 383, 388, 394 ; A. mun. délib. : avril 1617 ; A. S. I. : C 844, 848 ; A. Nat. : F[14] 175.

vilège d'une ligne par la vallée à l'exclusion de tout autre chemin de fer accédant à Rouen. Le kilomètre revenait 437 976 francs plus cher que de Paris à Orléans ou de Paris à Lille[1]. Aux abords immédiats de Rouen, il fallait prévoir la construction du pont de l'île Breuilly (appelé plus tard pont aux Anglais), d'un tunnel de 800 mètres sous la côte Sainte-Catherine, d'un viaduc de 20 mètres de haut dans la vallée de Darnétal pour traverser le Robec, l'Aubette, la petite Aubette, la Clairette et l'égout des Fontaines, d'un deuxième tunnel de 1 200 mètres pour arriver à la gare de Bouvreuil, d'un troisième de 1 300 mètres pour en sortir, d'un quatrième de 700 mètres pour traverser le mont Riboudet et déboucher dans la vallée de la rivière de Clères, sans compter les travaux d'art pour assurer l'écoulement des avalasses et de la fontaine Gaalor, sans compter, en amont, le tunnel de Tourville et le pont d'Oissel, en aval, le tunnel de Pissy-Poville et le viaduc de Barentin. Aux environs de Rouen, à Rouen même, la ligne de Paris au Havre prenait des allures de ligne de montagne. La multiplicité de ces travaux d'art imposés par la situation topographique complique et compliquera longtemps encore le graphique des trains. L'agrandissement de la gare de la rue Verte n'augmentera pas le nombre des voies étranglées dans les tunnels qui l'entourent. Pour la locomotive comme pour la voiture du paysan, la traversée des vallées normandes reste difficile. Les relations sont compliquées entre les populations des plateaux et celles de la vallée. On a pu dire, avec quelque raison, que si les communications de Rouen avec le Nord de la France avaient été aussi faciles qu'au Sud, sa situation eût été celle de Londres[2].

•

En dehors de la rigueur de leur profil, les routes étaient

1. Picard : Les chemins de fer français. Paris, 1884, 6 vol., I, p. 199, 220 ; Dujardin : *119*, p. 97 ; Milleret : *136*, p. 33, 37 ; A. mun. délibér. : 1836, I, p. 389, 391 ; 1860, I, p. 463 ; A. S. I. : C 1348.

2. Vidal de la Blache : La France, ouv. cité, p. 165.



A. — ROUTE D'AMFREVILLE-LA-MI-VOIE AU PLATEAU DE BOOS

Deux lacets (l'un à mi-côte, l'autre à la lisière du bois) sont nécessaires pour gravir la côte abrupte.



B. — ANCIENNE ROUTE DE NEUFCHÂTEL

Le remblai, à droite, soutient la route actuelle.
Dans le fond, la cathédrale de Rouen.

en elles-mêmes impraticables. L'argile à silex et les limons sur les plateaux, la boue accumulée par le ruissellement dans le fond des vallées avaient vite fait de les transformer en fondrières. Les dégradations devenaient nombreuses quand les eaux s'engouffraient dans les cavées. La traversée de la vallée de la rivière de Clères préoccupait grandement les rouliers. De Déville à Maromme, les orages brisaient constamment les ponts ; le chemin demeurait inutilisable en hiver. Dans la même saison, les terres glaiseuses descendaient sur la rampe du Mont-aux-Malades et arrêtaient toute circulation. Partout les cavées présentaient des obstacles infranchissables, mais principalement à la Mi-Voie, à la gorge de la montagne de Bonsecours. Par ailleurs, sur le Robec et la rivière de Cailly, les curandiers riverains ne manquaient pas de rompre les digues protectrices des inondations pour s'assurer l'eau nécessaire au blanchiment de leurs toiles ; les réparations de la route de Maromme étaient constantes[1].

Sur les plateaux, le grand obstacle au mouvement provenait de la traversée des forêts. Les Romains les avaient évitées autant qu'ils avaient pu, mais l'extension des relations économiques, les grands défrichements du moyen âge décidèrent l'établissement d'un réseau de communications à travers les futaies jusqu'alors impénétrables. Cependant leur parcours restait peu sûr. Lorsqu'on jette les yeux sur un plan du XVII[e] siècle ou des débuts du XVIII[e] siècle, la forêt présente un complexe de chemins irréguliers et sinueux. Pour tracer leur direction, on s'était plutôt préoccupé de l'exploitation des triages que des facilités du transit. Par ailleurs, l'empierrement manquant complètement, les ornières s'approfondissaient. La circulation resta longtemps difficile et dangereuse. Le parlement prit de nombreux édits pour la sécurité des voyageurs. Les officiers des eaux et forêts reçurent l'ordre de couper et d'essarter les bois « dans une étendue de quatre perches

1. A. mun. délib. : 13 germinal an III ; A. S. I. : C 844, 845 ; L. 2572.

de chaque côté des grands chemins afin qu'on y pût passer sans danger ». Cependant des bandes organisées y battaient l'estrade : la Guide de France signalait des taillis dangereux sur la route de Paris, près de Rouen. Même en 1826 plusieurs assassinats furent commis en plein jour sur les points du territoire de la Seine-Inférieure qui touchent aux cantons de Bourgtheroulde et de Routot, au contact des forêts de Rouvray et de la Londe[1].

En vérité, il était extrêmement difficile d'établir des routes pavées ou profondément cailloutées dans une région dépourvue de matériaux durs. L'intendant de la Bourdonnaye remarque que le pavé est fort rare sur les chemins et que, faute de faire venir le grès de Bolbec très éloigné et très cher, on en est réduit à les réparer avec des rondins de bois. Ailleurs, on se servait des silex de l'argile. Mais le cailloutage était difficile ; pour qu'il fût solide, les ingénieurs du XVIIIe siècle pensaient qu'il devait comprendre deux rangées de pierres cassées, les grosses d'un pied d'épaisseur, placées au-dessous. Cette disposition exigeait une grande quantité de matériaux. On ne pouvait les tirer des cavées, ce qui rendait les pentes plus raides encore ; non plus que des forêts, car le grand maître se plaignait des ravinements qui diminuaient la valeur du bien-fonds. Enfin l'argent consacré à la réfection et à l'entretien des routes se chiffrait par des sommes infimes et la main-d'œuvre, en dehors de la corvée, se faisait très rare. Aussi réservait-on le pavé retaillé aux abords des vallées et le cailloutis pour les passages dangereux, à la traversée des rivières, au milieu des bois. et seulement quand les personnages d'importance ou les blatiers réclamaient pour leur sécurité propre ou celle de leurs marchandisės[2].

1. Barbier de la Serre : *60*, p. 178, et *63*, p. 188 ; Prévost : *95*, p. 158 et suiv. ; La Guide des chemins de France : *128*, p. 51 ; Sion : *310*, p. 21 ; A. Nat. : G⁷ 491.

2. Léchalas : *132*, p. 675 ; de Beaurepaire : *65*, p. 335 ; A. S. I. : C 844, 845, 848 ; L. 2572 ; A. Nat. : G⁷ 501.

Au XVIe siècle, la voirie demeurait telle qu'au moyen âge, c'est-à-dire dans un temps où la centralisation n'était qu'une espérance, où les ressources de l'État étaient faibles, où l'entretien des ponts et des routes était laissé aux seigneurs péagistes. Sous Louis XIV, les belles routes parcouraient les environs de Paris ou s'étendaient vers la frontière de l'est ; en dehors du chemin des armées, Rouen ne profita point de l'effort de Colbert. A part un tronçon aux abords de la côte Sainte-Catherine, tous les chemins autour de la vieille métropole normande annonçaient plutôt une chétive bourgade qu'une des premières cités du royaume. Les moyens de la circulation marquaient même un retour en arrière. Malgré son intérêt pour l'alimentation de la ville, le pont de la reine Mathilde, effondré définitivement sous l'effort des glaces au XVIe siècle, fut remplacé par un pont de bateaux. Il resta le seul passage de la Seine jusqu'au XVIIIe. Le réseau des voies terrestres n'était pas en meilleur état. Onze ans avant l'ouverture des États Généraux, Trudaine écrivait à l'intendant de la Généralité : « Je remarque que votre province qui a le plus besoin de chemins par la qualité de son sol gras et par la multiplicité de ses productions est de toutes la moins avancée. » Cependant les efforts persistants du corps des Ponts et chaussées obtinrent quelques récompenses. A la fin du premier Empire, les routes de Paris au Havre et de Rouen à Dieppe se trouvaient toutes pavées ou cailloutées, celle de Paris à Saint-Valery par Pavilly et Bondeville contenait encore 16 960 myriamètres à consolider. Les autres chemins de deuxième et de troisième classes étaient de simples pistes posées à même le sol[1]. La Restauration s'appliqua à multiplier

1. Léchalas : *132*, p. 673 ; de Beaurepaire : *108*, p. 325, 327, 330, et *153*, p. 184, et *107*, p. 236, 244 ; Fouquet : *227*, II, p. 553 ; Homberg : *127*, p. 364 ; Dejean : *283*, p. 199, 293 ; Moll : *90*, p. 402 ; B. S. Agr. : I, p. 57 ; XII, p. 549 ; B. mun. : ms. nº 1258, p. 5, 83 ; A. mun. délib. : avril 1831, octobre 1842 ; A. S. I. : C 905, 2121 ; M. statis., 1806, p. 237 ; Pl. C 2745 ; A. Nat. : F^{14} 915, 916, 1249 ; Pl. $F^{14 bis}$ 8502.

les relations entre hameaux plutôt qu'à entretenir et à améliorer les communications principales. Un Rouennais nous a laissé une triste peinture d'une route royale en 1827. « Notre sortie (de Rouen) se fit par le boulevard du Mont-Riboudet qui, comme tous les boulevards, n'avait ni ruisseau, ni égout, mais, entre les arbres, de grandes fosses de 2 à 3 mètres, profondes de 1 mètre, servant de récipient aux eaux du ciel. La plupart étaient pleines d'une eau fétide, les passants s'y noyaient. » Après la montée, la route royale conduisait à travers de nombreuses ornières jusqu'à Malaunay. De là jusqu'à Monville, on utilisait les traverses entretenues cahin-caha par le baron de Monville qui construisait une filature. Puis jusqu'à Clères, la route se réduisait à une piste ; il fallait descendre de voiture par crainte des fondrières. A 2 kilomètres de Clères, la traverse reprenait[1]. La création des cantonniers sous Louis-Philippe, la possibilité d'importer des matériaux plus résistants et provenant de centres éloignés, les progrès dans l'art du constructeur ont permis au corps des Ponts et Chaussées de doter la Normandie de routes qui font l'admiration de tous les étrangers. Ils ont obtenu ce résultat en rectifiant et en adoucissant les pentes, en constituant aux communications un sol artificiel, surtout en établissant au fond des vallées des ponts presque indestructibles. Sur la Seine même, le pont de pierre fut établi sous le premier Empire, le pont transbordeur et le pont Boïeldieu à la fin du XIXe siècle.

Dans une région si accidentée, sur un sol si détrempé, le principal souci des constructeurs de routes a toujours été d'utiliser les flancs des vallées, pour accéder aux plateaux. Le réseau routier a peu varié depuis les débuts de l'époque historique. La voie romaine demeura jusqu'au XVIIIe siècle l'axe principal des mouvements humains. Ce que les chartes de Saint-Wandrille appellent *kemin* royal

1 Noël : *235*, p. 188.

n'est autre chose que l'ancienne route de Juliabona (Lillebonne) à Rutumagos (Radepont) par le carrefour sacré (la place de la cathédrale). De ce point partait encore la grande voie vers Elbeuf avec bifurcation à Caudebec vers Brussare (Brionne) gué sur la Risle, vers Durocassis (Dreux) centre des grandes plaines à blé. Les transversales militaires établies pour surveiller la conquête réunissaient ces grandes directions. Tels étaient le chemin de Beauvais à Rouen par les plateaux et le chemin de Radepont à Dieppe par Morgny, la Vieux-Rue et Cailly, si droit, si raide qu'il est connu dans la région, de toute antiquité, sous le nom de chemin des fées[1].

Le corps des Ponts et chaussées, dès sa création au XVIII[e] siècle, s'efforça d'améliorer les anciennes branches du réseau et d'en établir de nouvelles. En 1754, fut entreprise la grande route de Rouen à Neufchâtel par la côte Beauvoisine, en 1787, la route de Rouen à Alençon par Brionne et Caen[2].

Par la suite, les chemins de fer se plièrent à ce tracé général. L'examen de la carte de l'État-Major montre que sur la plus grande partie de son parcours, le rail double la route. Sur la rive gauche, la Seine ouvre toujours les deux directions sur la Basse-Normandie et le pays chartrain. Sur la rive droite, comme autrefois, la vallée de la rivière de Clères mène au pays de Caux, celle du Robec conduit dans le Beauvaisis et en Picardie. La grande ligne de Paris a installé ses traverses le long de la vallée de la Seine, c'est l'ancienne route de Paris par le bas ; la ligne du Bray a emprunté la vallée de l'Andelle et coupe les plateaux du Vexin traversés jadis par la grand'route de Paris par le haut. Enfin, dernièrement, il a été pro-

1. De Vesly : *319*, p. 76 ; de Fréville : *163*, I, p. 10 ; W. Martin : *135*, p. 6, 11, 12 ; Cochet : *116*, p. 327, 330, 350, 351, 361 ; Desjardins : Géographie historique et administrative de la Gaule romaine. Paris, 1876, 1885, 1893 : II, p. 22, 24.

2. A. S. I. : B maitr. des eaux et forêts, 1774, 1790 ; C 844, 845 ; A. Nat. : F[14] 175 ; Q[1] 1394.

posé de joindre le Havre à Rouen en passant la Seine à Aizier, en prenant au travers du Roumois, en suivant le tronçon le plus important de l'ancienne route de Rouen à Pont-Audemer. La structure de la région a imposé, une fois pour toutes, les directions des itinéraires[1].

La circulation. — Les conditions physiques du transport par la voie terrestre décuplaient la distance qui séparait l'agglomération normande des cités voisines. Le cheval fut longtemps le seul mode de locomotion et de portage. La lenteur et le prix du parcours s'en ressentaient. Au XIII[e] siècle, on comptait 4 jours et demi pour se rendre de Rouen à Paris ; la dépense, aller et retour, montait à 7 livres, 7 sous, 4 deniers environ par personne. Au XV[e] siècle, pour conduire un hectolitre de blé de Rouen à Amiens, il en coûtait le tiers de sa valeur, en port, courtage et octrois. Dans la suite, les services mieux organisés diminuèrent la durée et le coût du trajet. La situation géographique de Rouen a fait la fortune des messageries, Elles ont été toujours nombreuses et jusqu'à l'ouverture des voies ferrées le plus souvent prospères. A côté des lignes régulières les transports se trouvaient encore facilités par les nombreux cultivateurs, les porteurs de draps et de toiles. Ils convoyaient à tarif réduit les colis et les habitants des paroisses situées sur leur parcours. Cependant le roulage constituait la voie ordinaire des marchandises. Ce service, irrégulier, était cependant très rémunérateur. Le roulier partait quand il avait complété ses chargements. Semblable au caboteur qui attend son fret pour les ports de la côte, l'entrepreneur rassemblait les ballots à destination de la province qu'il desservait. Les hôtels, cabarets et bouchons recevaient ces dépôts. Généralement ils s'intéressaient dans la ligne attachée à leur établissement. Le bénéfice des entrepôts passait pour plus important que l'exploitation

1. Denis : *118*, cartes ; X. X. : *150*, p. 13, 15.

directe des voyageurs. La corporation des hôteliers comptait plus de 550 membres ; au XVIII[e] siècle ils s'opposèrent à la création d'un dépôt général des marchandises, demandé par la chambre de commerce [1]. Toute une population vivait à Rouen de la route. Cette concurrence amena la diminution de la durée et des prix des voyages.

Bien que le centre routier de Rouen ouvrît des communications sur toutes les directions, toutes les voies n'avaient point la même importance. Rouen, métropole d'une des provinces les plus riches du royaume, à proximité de la capitale, avait surtout des relations continuelles avec Paris. Cette ligne possédait, dès le XVI[e] siècle, un service très achalandé. Le trajet ne dépassait pas deux jours, son prix avait pareillement diminué. Les coches ne devaient pas transporter plus de 8 voyageurs, chacun n'emportant que 10 livres pesant. Quelque temps plus tard on établit des départs périodiques sur Dieppe d'où Rouen tirait le poisson de ses repas. Ce furent longtemps les deux axes principaux du mouvement. A la fin du XVIII[e] siècle, la liste générale des postes indique un courrier par jour sur la route de Paris par les plateaux, 3 par semaine sur la route de la vallée, 2 sur le Havre, 3 sur Dieppe, 1 sur Caen. Les messageries se trouvaient réparties de même manière. La multiplicité des transporteurs eut une influence bienfaisante sur les voyages. Après la réfection des routes par les Ponts et Chaussées, le trajet de Paris à Rouen se faisait en 17 heures et coûtait 19 livres 10 sous [2]. Une diminution plus grande encore eut lieu sous la Restauration. Le cailloutage et le pavage de toutes les communications, le prodigieux essor de l'industrie cotonnière accélérèrent et multiplièrent les services de transport : 26 maisons rouennaises s'occupaient de roulage. Le

1. De Beaurepaire : *249*, p. 251 ; A. Ch. C. : X.

2. La Guide : *128*, p. 51, 52 ; Denis : *118*, p. 137 ; Sion : *310*, p. 156 ; de Beaurepaire : *107*, p. 265 ; Frère : *122*, p. 89 ; Almanach de Normandie, 1776, 1778 ; Annu. S. I. : 1823 ; A. S. I. : C 2274, 2294, 2301, 3228 ; A. Nat. : F[14] 1269.

nombre des départs avait augmenté dans toutes les directions. Au moment où débutent les chemins de fer, la route de Paris comptait 7 départs par jour et portait journellement plus de 100 voyageurs, la route du Havre et celle d'Elbeuf comptaient 4 départs chacune, celles de Neufchâtel et Dieppe 3 chacune, celle de Caen 2. Grâce à cette concurrence, les célérifères et les vélocifères parcouraient la distance de Rouen à Paris en 12 heures. Le roulage fut aussi actif. Cependant son régime n'était pas encore fixé d'une façon absolue. Les prix et les durées de trajet différaient avec l'époque de l'année. De Rouen à Paris le quintal payait 4 francs pendant la belle saison, 6 francs pendant la mauvaise ; les délais de route étaient de 4 jours dans le premier cas, de 5 dans le deuxième. Quoi qu'il en soit, la route avait atteint le maximum de son rendement ; un nouvel engin pouvait seul accélérer la vitesse, diminuer les tarifs et leur donner ce cadre invariable qui permet au négociant de calculer sûrement ses prix de revient [1].

Dès son établissement, la voie de fer fit sentir ses avantages sur la voie de terre ; le prix du voyage en seconde de Paris à Rouen fut moins cher qu'en célérifère (13 fr. 80 au lieu de 17 francs) et le trajet 7 fois plus rapide (fig. 10). Le coût de la tonne kilométrique sur route variait de 0 fr. 20 à 0 fr. 25, il fut fixé, vers 1862, sur rail à 0 fr. 15 pour les marchandises encombrantes, à 0 fr. 09 seulement pour les céréales. Cependant le réseau routier n'a pas perdu toute son importance. Plus souple que le réseau des chemins de fer dont il est devenu le pourvoyeur, il joue encore le premier rôle dans la circulation de détail. Il a su se plier aux besoins des moindres hameaux, tandis que son concurrent vise surtout le service des grandes agglomérations. A Rouen même, 93 entreprises vivent du roulage ; elles ont transporté en 1896 près de 500 000 tonnes sur les routes de la Seine-

1. Annu. S. I. : 1823 ; Frissard : *124*, p. 21 ; A. Nat. : F[14] 1271.

Inférieure, de l'Eure et de l'Oise[1]. Aux abords de la ville le nombre des colliers est encore plus grand. Depuis que la traction électrique a substitué ses voitures aux carrosses de place, aux chemins de fer américains à traction animale ou à vapeur, aux omnibus, la route est devenue la voie du tramway. Elle a permis le peuplement des faubourgs les plus éloignés dans la presqu'île de Rouvray, l'accroissement des communes suburbaines sur

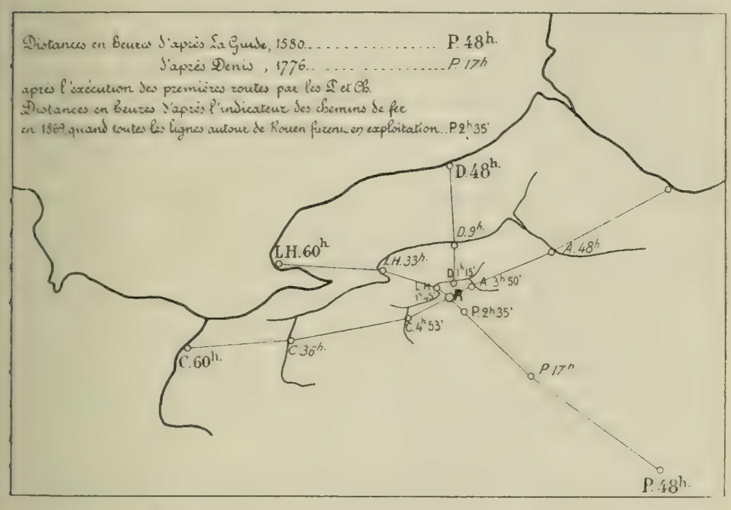


Fig. 10. — Variations des durées de trajet.

le plateau de Bihorel. Elle a été une des causes du développement urbain au XIX[e] siècle. Pour rendre des services moins éclatants que jadis, son rôle est encore considérable. Elle a su se créer une clientèle spéciale pour remplacer celle que lui ont prise le chemin de fer et la Seine ; et cependant, malgré leur perfectionnement, ces agents de l'activité humaine ne peuvent se passer de sa collaboration[2].

1. Flachat : *121*, p. 179 ; Min. trav. pu. : *138*, p. 20 ; B. S. Agr. : XXIV, p. 220, 221.

2. A. mun. délib. : 1841, II, p. 2 ; 1872, III, p. 69 ; 1880, III, p. 74 ; 1894, III, p. 487 ; A. S. I. : C 621.

Malgré les pertes subies par les métiers qui vivaient de la route, la pose du rail le long de la Seine avait été acceptée assez facilement par crainte du projet des plateaux, par suite des relations ouvertes avec Louviers et Elbeuf, surtout à cause de la construction d'une gare à Saint-Sever près des quais, ce qui facilitait le transbordement des houilles et des matières premières [1]. Les lignes de Basse-Normandie et du Nord ne furent pas discutées. Elles répondaient à des nécessités économiques. La première suivait l'ancienne route de la viande, la seconde amenait à l'industrie les charbons du Nord, aux blatiers les blés de l'Artois et de Picardie. La seule difficulté provint des compagnies, elles mirent plus tard une mauvaise volonté évidente à raccorder leur réseau. Par contre, les Rouennais s'acharnèrent à faire échouer les grandes lignes de Paris au Havre et à Dieppe. A vrai dire, ils venaient de dépenser des sommes énormes pour la régularisation du fleuve et ils redoutaient la concurrence du rail qui ne manqua pas d'être victorieuse dans les premiers temps. Dès 1850, la Chambre de commerce remarque qu'un fort tonnage de marchandises a abandonné la Seine pour se rendre de Dieppe à Paris directement [2]. Semblablement les houilles anglaises délaissent le port de Rouen pour suivre la même voie. Les cotonniers de la région trouvent même plus d'avantages à se servir de charbons belges. Les taxes de la navigation ne pouvaient lutter contre les tarifs de la voie ferrée. Une péniche demandait 2 520 francs pour transporter 250 tonnes de houille de Charleroi à Rouen ; mais il fallait ajouter 1 072 francs pour frais de stationnement, de circulation, pour indemnité de

1. A. mun. délib. : 1838, I, p. 419, 427 ; 1839, I, p. 444, 446 ; 1840, I, p. 463 ; Minist. trav. publ. : *137*, p. 1903, pl. 3.

2. Picard : Les chemins de fer français, ouv. cité, II, p. 505 ; III, p. 46, 291 ; V, p. 63 ; VI, p. 279 ; Laurent : *129*, p. 13, 15 ; Le Corbellier : *168*, p. 199, 281 ; de Rousiers : *145*, p. 95 ; B. S. Emu. : 1902, nº 2 ; B. S. Agr. : XXIV, p. 215 ; A. mun. délib. : 1845, I, p. 9 ; 1851, I, p. 86 ; 1853, II, p. 221 ; 1864, II, p. 377 ; 1869, I, p. 440 ; 1874, p. 101 ; A. Nat. : F14bis 6746.

retour ; le coût de la tonne kilométrique revenait à 15 francs tandis que le chemin de fer tarifait 10 francs par tonne. La batellerie du Nord abandonna le port. Les mariniers de Rouen ouvrirent une pétition contre la compagnie de l'Ouest. De même les frais de cabotage de Rouen à Alger atteignaient 160 francs par tonne de tissus tandis que le chemin de fer tarifait 79 francs la tonne de Rouen à Marseille et le navire 50 francs la tonne de Marseille à Alger. La ligne Rouen-Alger par mer fut supprimée. En 1846, avant que la ligne de Rouen au Havre fût mise en exploitation, la navigation ascendante sur Paris comprenait 246 000 tonnes et le port de Rouen avec 423 000 tonnes au cabotage occupait la première place dans cette catégorie. En 1851, après l'ouverture de la ligne, la navigation ascendante comptait 227 000 tonnes et le cabotage 223 000. Le chemin de fer avait pris 190 000 tonnes ; le port de Rouen passa au deuxième rang, après Marseille ; en 1870, il descendit au troisième ; la Seine avait perdu les deux tiers de son transit[1].

On sait comment la persévérance des Rouennais, la poursuite de grands travaux non seulement dans la Seine maritime mais aussi dans le chenal en amont du port modifièrent la situation à l'avantage de la navigation. Actuellement, toutes les importations dont le port s'accroît vont au fleuve et non au chemin de fer. En 1907, 2 800 000 tonnes à la remonte et à la descente furent transportées par la voie fluviale, 1 325 000 tonnes par la voie de fer et encore dans ce total se trouvent comprises des marchandises ayant leur origine ou leur destination dans la ville ou sa banlieue. Depuis, la différence a encore augmenté. Présentement, chaque système de communication a sa clientèle bien distincte. Les marchandises se divisent suivant leur nature : celles qui sont

1. Léon : Fleuves, canaux, chemins de fer. Paris, 1903, p. 13 ; Dujardin : *119*, p. 229 ; Le Corbellier : *168*, p. 207 ; Levasseur : *204*, I, p. 61 ; C. R. Ch. C. : 1848, p. 13, 14 ; 1850, p. 4 ; 1851, p. 18, 20 ; 1867, p. 18, 21 ; B. S. Agr. : XXIV, p. 220, 221.

encombrantes et pondéreuses, les bois, les pétroles, les vins, la houille (en grande quantité) naviguent sur les chalands ; celles qui ont moins de poids, ou dont les envois doivent se fractionner, les houilles sous petits chargements, les bestiaux, les laines roulent sur les trains. Le rail conserve sur le fleuve l'avantage de détailler. Bien des commandes atteignent 7 ou 8 tonnes qui peuvent loger sur un truc et seraient perdues dans des péniches de petit modèle. Mais avant que s'établît cet équilibre également fécond pour les deux branches de la circulation, de longs et coûteux travaux ont été nécessaires pour améliorer la voie d'eau[1].

II. — La voie d'eau.

Les obstacles naturels. — « La rivière de Seine, écrit l'intendant de la Généralité au commencement du XVIIIe siècle, qui partage la ville par la moitié lui donne une extrême facilité de communication de Paris d'un côté et de la mer de l'autre ; de manière que la ville de Rouen qui est dans le centre de la généralité est non seulement située favorablement pour recevoir et pour envoyer ensuite à Paris ou vers l'Océan tout ce que peuvent produire les fertiles campagnes des environs mais aussi pour servir d'entrepôt à toutes les marchandises que Paris reçoit des étrangers ou qu'ils en retirent eux-mêmes[2]. » Comme tous les ports fluviaux, Rouen avait pour avantage de permettre aux marchandises de pénétrer assez avant dans l'intérieur des terres, de leur épargner soit un transbordement très onéreux, soit un transport plus ou moins long et dispendieux par voie de terre. Par contre il avait aussi les graves défauts de forcer les navires à

1. Sekutowicz : *146*, p. 132 ; de Rousiers : *145*, p. 76, 97, 98, 111 ; X. X : *150*, p. 9 ; B. S. Agr. : 1901, p. 857 ; C. R. Ch. C. : 1908, tabl. 10 ; B. mun. : 1891, p. 309 ; 1897, p. 60.
2. A. Nat. : H. 1580.

compter avec l'attente sur rade, les profondeurs de l'estuaire, une vitesse très ralentie dans le lit du fleuve. Le régime hydrographique de la Seine rendait ces difficultés particulièrement redoutables.

L'insécurité de la navigation en Seine a été l'objet des nombreuses plaintes des intendants et du parlement de Normandie[1]. Au XVIIIe siècle, à l'époque de la prospérité de l'industrie cotonnière dans la région de Rouen, la remontée de la rivière depuis l'embouchure jusqu'aux quais de la métropole normande prenait au moins 4 jours. Avant de s'engager dans le lit du fleuve, il fallait attendre les vents propices de l'ouest et du sud-ouest et un temps clair qui permît de distinguer le chenal toujours variable et jamais repéré. Avec beaucoup de chance on arrivait à la première pose de Quillebeuf le premier soir de la navigation. L'abbaye de Jumièges y entretenait 80 pieux pour fixer les navires. Si l'on ne pouvait atteindre ce port où se faisait le chargement des pilotes, on devait s'arrêter aux pieux de Tancarville. Le lendemain, on s'efforçait de traverser le banc du Flac et les fonds de Villequier avec la haute mer et d'arriver à Caudebec. Le surlendemain, le flot aidait à passer la Roche-Brindel, l'écueil de Saint-Marin sur Caudebec et le banc des Meules; on allait *nuiter* à la Meilleraye. Enfin le quatrième jour, le bateau, par ses propres moyens ou par le halage, arrivait à Rouen. Le plus souvent le mauvais état du chemin empêchait d'utiliser les chevaux. Telle était la suite la plus habituelle des événements. Mais souvent une erreur de direction plaquait le navire sur les hauts fonds, ou bien, dans les fortes marées, par crainte du mascaret, les marins abandonnaient leur bâtiment et le reprenaient plus en aval s'il n'était pas échoué. De nombreuses carcasses pointaient aux eaux basses, au travers du fleuve. Tout bâtiment de plus de 200 tonnes avec un tirant d'eau excédant 3m,60 devait s'alléger sur les allèges du Havre.

1. Miromesnil : *301*, V, p. 190; A. S. I. : C 844.

Par crainte de s'abîmer, les blés débarquaient avant d'entrer en Seine pour prendre la voie de terre. La descente n'était pas plus sûre, car on avait le flot contraire, surtout les vents du sud et du sud-ouest, défavorables pour gagner la Manche, et qui soufflent dans la région 149 jours sur 365. Avant de prendre mer les navires restaient de 2 à 10 jours en rivière. En amont de Rouen, les difficultés croissaient encore. Pour remonter la Seine, les chalands exigeaient cinq pieds d'eau à la marque du pont Royal de Paris ; ils faisaient souvent défaut. Les maîtres de coches déclinaient toute responsabilité dans les retards de trajet. Par ailleurs la navigation se trouvait souvent arrêtée par le détestable entretien des chemins de halage et par le manque de chevaux. Les bateaux ordinaires calant 5 pieds 3 pouces employaient 8 chevaux, les plus grands chargés de sel en exigeaient 14. En aval, pour entrer à Rouen, on attendait les vents favorables. en amont, pour en sortir, on devait compter avec la complaisance des maîtres de poste[1].

Quand on pense à la fureur des canaux qui anima l'Angleterre au XVIIIe siècle et dès la fin du XVIIe siècle, on est étonné que l'amélioration du chenal de la Seine n'ait pas été envisagée sérieusement avant 1760. Cette inertie fut une des causes de la déchéance du commerce rouennais à la fin du XVIIIe siècle et au commencement du XIXe siècle[2]. Beugnot l'excusait par les difficultés de l'entreprise : « Ces hommes accoutumés à voir de près la Seine, sa barre de marée, son courant de flot et son courant d'ebbe ont senti combien il serait peu aisé d'asseoir des digues ou chaussées sur un fond qui ne présente aucune

1. Belleville : *8*, p. 13 ; Noël : *142*, p. 97 ; Brindeau : *113*, p. 13 ; Gully : *20*, p. 44 ; de Beaurepaire : *153*, p. 125 ; Evrard : *78*, p. 10, 11 ; A. Ch. C. : VII, XIX ; A. S. I. : B 13 avril 1732 ; A. Nat. : F^{12} 1210, 1512^{3}, 1513 ; F^{14bis} 6743 ; G^{7} 98.

2. Mantoux : La révolution industrielle au XVIIIe siècle. Paris, 1906, p. 109 et suiv ; A. Nat. : F^{14bis} 6745 ; on trouvera un rapport de Frissard qui relate l'historique complet des différents projets pour rendre la Seine navigable.

consistance, où une marée de grande mer poussée par un fort vent d'Ouest détruirait en une heure les travaux d'une année, tandis qu'à chaque marée l'ebbe minerait les fondements en sous-œuvre avec une étonnante rapidité[1]. » Malgré le nouvel essor de l'industrie cotonnière sous la Restauration, la situation resta inchangée. Les navires de haute mer fréquentant le port de Rouen n'étaient guère plus importants qu'au XVIe siècle. Ils jaugeaient 300 tonnes et calaient 3 mètres. Cependant, vers 1840, la substitution de la vapeur à la voile modifia complètement la construction navale. Les cargos destinés aux navigations les plus rapprochées atteignirent assez rapidement 4 mètres et 5 mètres de profondeur; au même moment, sur les traverses d'Aizier et de Villequier, il y avait à peine 1 mètre d'eau à l'étiage de morte eau. Le rôle maritime du port de Rouen paraissait sérieusement compromis. L'approfondissement des bassins du Havre, à la demande des longs courriers, les tarifs de la voie ferrée ruineux pour le cabotage semblaient entraîner à brève échéance sa déchéance immédiate. Les Rouennais entreprirent d'améliorer la Seine[2].

Les plus grandes difficultés provenaient des hauts fonds. Les bâtiments, ne trouvant pas sur les récifs la hauteur d'eau nécessaire, ne pouvaient quitter la rade qu'après une certaine heure convenablement choisie et ne pouvaient continuer leur voyage qu'après une autre heure également déterminée. La descente était encore plus dangereuse puisque le navire, marchant en sens inverse de la propagation de la pleine mer, se présentait souvent sur les seuils à une heure assez éloignée du maximum. La situation pour un même navire et un même type de marée est d'autant plus favorable qu'il s'écoule plus de temps entre les moments où la navigation s'arrête. Quand l'intervalle est de 12 heures 45 minutes (durée comprise entre

1. A. S. I : M statis., 1806, p. 244.
2. Le Parquier : *133*, p. 14 ; Le Carpentier : *130*, p. 4 ; Brindeau : *113*, p. 12, 15.

deux basses mers consécutives), les navires n'ont plus à s'occuper de la marée ; la navigation est toujours possible. Les ingénieurs travaillent à augmenter cet intervalle pour des calaisons toujours plus fortes[1].

Les premiers projets établis au XVIII[e] siècle et le programme du concours institué par l'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Rouen avaient pour objet de creuser le lit du fleuve et de le débarrasser des bancs changeants. Cependant à la veille de la Révolution le plan qui prenait corps était celui de Lamblardie, ingénieur des Ponts et Chaussées. Il proposait d'établir sur la rive droite un canal latéral depuis le Havre jusqu'à Villequier et de continuer la circulation en rivière depuis ce point jusqu'à Rouen[2]. Le canal de Tancarville rappelle cet ancien plan. Après une enquête sur la Clyde, la Chambre de commerce rejeta ces conclusions. L'amélioration fut poursuivie par voie d'endiguements, en créant dans l'estuaire un chenal régulier de dimensions calculées et à courbes atténuées. De 1848 à 1867, une première série de digues basses et légèrement construites détermina le lit en aval de la Meilleraye. Les dragages furent exécutés dans les parties hautes au banc des Meules et aux abords de Rouen entre les îles du Petit-Gay et Grandin : les résultats ne se firent pas attendre. Le fleuve s'approfondissait de lui-même sur tout son parcours. La hauteur de la pleine mer sur les hauts fonds passait de 3[m].59 à 6[m].50. La puissance hydraulique de la Seine augmentait considérablement. Le cube d'eau introduit en amont de la Risle, par vives eaux, passait de 50 à 80 millions de mètres cubes. Dès avril 1852 un navire d'un tirant d'eau supérieur à 5 mètres entrait dans le port de Rouen. On vit monter vers la vieille métropole normande des bâtiments provenant d'Algérie, d'Espagne, de la côte d'Afrique, des États-Unis. Grâce aux longs courriers et à l'ar-

1. Sekutowicz : *146*, p. 69.
2. Frissard : *124*, p. 10 ; Wallon : *149*, p. 57 ; A. Ch. C. : XXVIII.

mement étranger le port récupéra une partie des taxes du cabotage que la voie ferrée lui avait enlevées. La Chambre de commerce publia non sans une légitime fierté la statistique suivante[1] :

NAVIRES PROVENANT DU	TONNAGE MOYEN ANNUEL DE 1840-1842 (avant l'ouverture des chemins de fer)	TONNAGE MOYEN ANNUEL DE 1853-1855 (après l'ouverture des chemins de fer)
Cabotage entre Caen, le Havre, Dieppe et Rouen.	124 190 t.	85 650 t.
Petit cabotage.	95 150	62 210
Grand cabotage.	112 520	98 320
Long parcours.	710	21 940
Navires étrangers.	4 770	12 310
TOTAL.	337 340 t.	280 430 t.

De 1867 à 1885 on répara, on renforça les digues ; on défendit leur pied contre les attaques du mascaret. Mais les dimensions toujours plus grandes des navires obligèrent bientôt la Chambre de commerce à de nouveaux travaux. On a remanié et complété l'endiguement. Présentement il s'étend sur la rive gauche jusqu'à Honfleur, et sera prolongé bientôt sur la rive droite jusqu'au Havre. Dans les parties plates des méandres on a arrêté l'effort rongeur du courant en fixant et en améliorant les berges. On a institué des dragages intensifs pour raser les hauts fonds. Dans l'ensemble les dépenses ont atteint en chiffres ronds 56 millions compensés en partie par la formation de 7 800 hectares de prairies alluviales d'excellente qualité, estimées 22 millions et demi environ. L'État s'est trouvé en grande partie remboursé de la somme qu'il avait affectée à l'endiguement de la Seine, près de la moitié du total général[2].

1. Sekutowicz : *146*, p. 60 ; Brindeau : *113*, p. 17 ; Vidal : *148*, p. 1, 3 à 5 ; C. R. Ch. C. : 1856, p. 9 ; A. P. et C. : Notes sur les alluvions, p. 2, 6, 11 ; A. Nat. : F[14bis] 6740, 6745, 6817.

2. Sekutowicz : *146*, p. 65, 69 ; A. P. et C. : Notice sur les alluvions, p. 19 ; C. R. Ch. C. : 1909, p. 191.

Moyennant ces sacrifices la calaison des navires arrivant à Rouen peut être beaucoup plus forte. Dès aujourd'hui les tirants d'eau de $5^m,50$ franchissent en tout temps la distance du Havre à Rouen ; les travaux en cours d'exécution ont déjà eu pour effet de rendre possible pendant 244 jours la montée des navires de plus de $6^m,50$. Les bâtiments de 7 mètres ont une traversée facile pendant 192 jours environ. C'est suffisant pour le moment, mais l'avenir exigera tout le long du chenal des profondeurs plus fortes et plus constantes. Actuellement 49 pour 100 du tonnage entre à Rouen avec des bâtiments calant plus de $5^m,50$. Cette proportion tend à augmenter car les frais diminuent avec la croissance des calaisons. Un bateau de bois de 1 500 tonnes fait 800 francs de frais par jour, un bateau de 3 000 tonnes n'en compte que 1 200. Déjà les vins, les pétroles, les essences, les grains, les rondins arrivent par de grands navires calant plus de $5^m,50$. Les bois du Nord et les charbons chargés jadis sur les bâtiments de 1 500 tonnes recherchent des steamers plus importants. Dès 1900, des madriers de sapin sont entrés sur des bâtiments de 6 000 tonnes avec 7 mètres de tirant d'eau. Les charbons arrivent d'Angleterre sur des bâtiments de 3 000 tonnes et même de 5 000 tonnes pour pouvoir effectuer l'aller et retour en une semaine. Il n'est nullement chimérique de prévoir, dans un temps prochain, des calaisons de 8 mètres. Le thalweg de la rivière ne devra contenir alors aucun seuil supérieur à 2 mètres au-dessous du zéro des cartes.

Les travaux pour régulariser le chenal en amont de Rouen n'ont vraiment pris toute leur importance qu'après la guerre de 1870. La question avait attiré l'attention de la Convention et un projet avait été établi qui proposait de creuser un canal entre Paris, Rouen et Dieppe[1]. Mais

1. Gerbaux et Schmidt : Procès-verbaux des comités d'agriculture et de commerce de la Constituante, de la Législative et de la Convention, 4 vol., Paris, 1906 à 1910 : I, p. 453; III, p. 85.

ce plan fut vite abandonné et l'on se contenta pendant le premier tiers du XIXe siècle de maintenir dans le lit du fleuve un mouillage uniforme de 0^m^,80. A partir de 1835 et jusqu'en 1878 la profondeur atteignit 2 mètres. Elle était suffisante pour les flûtes, les toues et les péniches dont le tirant d'eau était de 1^m^,80 en lourd. Cependant la construction des chalands de 420 tonnes avec un tirant d'eau de 3^m^,20 nécessita des dragages plus importants. 57 millions furent dépensés pour porter le fond du chenal à 3^m^,20 au-dessous des plus basses pleines mers. L'influence des travaux a commencé à se faire sentir à dater de 1886. Depuis cette époque, le tonnage kilométrique de la section comprise entre le confluent de l'Oise et Rouen a plus que doublé, passant de 135 millions de tonnes en 1885 à 323 millions en 1900. Le trafic du chemin de fer de Paris à Rouen demeura stationnaire pendant quelques années. Actuellement l'accroissement se poursuit parallèlement sur les deux voies. Mais l'augmentation prodigieuse du tonnage introduit à Rouen en ces dernières années grâce aux endiguements de la Seine maritime, la proportion considérable (80 pour 100) des marchandises transitant dans le port et réexpédiées par la voie fluviale ont obligé la Chambre de commerce à envisager l'amélioration plus complète du chenal. On sait que le projet de Paris port de mer nécessitera des profondeurs encore plus grandes : 6^m^,50 au moins pour amener dans la capitale les cargos de 6000 tonnes. Bien que le plan soit séduisant à cause du raccourcissement de la distance obtenu en rescindant les boucles, de la suppression de 4 barrages toujours onéreux pour la navigation, on peut se demander si les taxes qu'il occasionnera ne seront pas plus lourdes que les frais supportés actuellement par les chalands transporteurs. Les grands bâtiments de 1 000 tonnes à la fois fluviaux et maritimes, tels qu'on les voit sur le Rhin et la mer du Nord nous paraissent mieux répondre à la question[1].

1. Léon : ouv. cité, p. 30 ; de Rousiers : *145*, p. 106 ; Min. Com. : *137*.

L'amélioration de la voie fluviale fut l'œuvre du XIXe siècle ; mais les échevins s'étaient préoccupés longtemps auparavant d'aménager le port. Dès le XIIIe siècle, la commune acquit de la royauté les quais établis sur les îles que les Normands avaient réunies à la terre ferme [1]. Toutefois jusqu'au XVIe siècle le port est très restreint. Situé tout entier sur la rive droite il nous apparaît dans les estampes du temps comme étouffé entre les fortifications depuis la porte Guillaume-Lion à l'ouest et le vieux palais à l'est. Il est surtout très mal disposé pour le débarquement des marchandises. Les quais sont constitués par une simple grève talutée, recouverte souvent par les hautes mers, encombrée par les immondices. Faute de place la plupart des navires demeurent au milieu de la rivière. Le prodigieux essor du commerce de Rouen au XVIe siècle obligea le Parlement à enregistrer en 1572 un édit qui accordait à la ville des droits et octrois pour la réédification du pont et des quais. 1 020 mètres furent achevés en 1660 : 472 mètres en aval de la grosse tour du vieux palais étaient réservés aux produits de la consommation locale, 548 mètres en amont étaient consacrés aux denrées en transit. Mais, à peine terminé, le port fut insuffisant pour recevoir le tonnage toujours plus grand. Malgré la suppression des loges de marchands de cidre entre la porte Guillaume-Lion et la Porte Dorée, malgré le prolongement des quais jusqu'au cours Dauphin, à la veille de la Révolution les négociants demandaient des agrandissements [2].

Cependant jusqu'à la fin du deuxième Empire les quais de Rouen sont restés presque sans changement. Depuis le remblaiement du Grand-Cours en 1807, aucun travail

p. 86, 185 ; Faroult : *120*, p. 2 ; Molinos : *140*, p. 7 ; A. Nat. : F[14] bis 6740, 6744, 6745, 6813, 6815, 6816.

1. Wallon : *149*, p. 21 ; Chéruel : *222*, I, p. 366, 367 ; II, p. 499 ; Héduit : *167*, p. 185 ; A. mun. délib. : A[38].

2. Le Parquier : *133*, p. 5 ; Héduit : *167*, p. 192, 194 ; de Beaurepaire : *153*, p. 65 ; Adéline : *104* ; Wallon : *149*, p. 29, 35, 37, 38, 75 ; B. Nat. : Ge DD. 23, 225 ; A. Ch. C. : VIII, XXVII, XXXXV.

intéressant n'avait été entrepris ; le port s'envasait par les apports des égouts urbains et par le batillage de la navigation ; les bassins ne répondaient plus aux exigences de la navigation. Si le tonnage était resté à peu près le même de 1840 (570 000 tonnes) à 1869 (543 000 tonnes) la hauteur d'eau au pied des quais ($2^{m},50$ à $4^{m},30$) était trop faible pour recevoir les nouveaux caboteurs [1].

Le programme de 1875 décida la création de 1 000 mètres de quais maritimes, offrant 5 mètres au moins de tirant d'eau, de trois appontements de 35 à 40 mètres et de 160 mètres de quai fluvial. La surface des terre-pleins fut augmentée de 18 000 mètres carrés. Aussitôt exécuté ce projet ne suffit pas à satisfaire les nouvelles exigences de la navigation. La loi de 1879 créa 1 990 mètres de quais nouveaux. Cependant, malgré l'activité déployée depuis la guerre pour approfondir et agrandir le port, malgré un emprunt de 9 millions et demi pour le doter d'un outillage moderne, les efforts réalisés à la fin du XIX[e] siècle devenaient notoirement insuffisants en raison de l'augmentation du trafic et des grandes calaisons des bâtiments modernes. De nouveaux travaux furent engagés. Quand l'exécution des programmes de 1902 et de 1908 sera achevée, le fond du port sera dragué jusqu'à la cote de -3 mètres au-dessous du zéro des cartes marines. Cette opération donnera dans tout le lit de la rivière une profondeur de 12 mètres au-dessous du niveau des quais et un mouillage minimum de $7^{m},50$ aux plus basses eaux connues.

Le problème de l'agrandissement du port était plus difficile à résoudre. Une gare est extensible sur presque toutes ses dimensions, un bassin fluvial est forcément limité en largeur. A Rouen principalement les importations sont d'un maniement difficile. Les ingénieurs ont

1. Le Corbellier : *168*, p. 218, 219 ; Sekutowicz : *146*, p. 47 ; Le Carpentier : *231*, p. 7 ; Héduit : *167*, p. 203 ; C. R. Ch. C. : 1846 ; A. Muni. délib. : 15 juin 1807.

calculé que le coefficient d'utilisation des quais ne devait pas dépasser 600 tonnes par mètre linéaire. Si le charbon est d'une manipulation aisée (les bennes automatiques en déchargent 1 200 tonnes par jour), les bois occupent une fois et demie la longueur de quai équivalente à celle du navire importateur et il faut compter 8 jours pour les décharger ; les vins exigent deux fois plus d'espace et moitié plus de temps. La réalisation des derniers projets donnera au port 8 150 mètres de quais et 80 places d'amarrage pour un tonnage moyen de 693 tonnes par bâtiment. Les quais pourront répondre aux besoins d'un trafic de 4 800 000 tonnes. Il sera prochainement atteint [1] (Pl. VIII).

On a dû songer aux agrandissements futurs. Pour trouver la place nécessaire sur la rive gauche, il fallait descendre en aval au delà des habitations et des usines nouvellement construites, au delà des limites de la ville qui eût perdu les taxes de navigation et une partie de sa population. Le projet actuel consiste à utiliser les prairies Saint-Gervais, au confluent de la Seine et de la rivière de Clères, sur la rive concave, par conséquent dans des eaux naturellement profondes, au débouché d'une vallée très industrieuse, au centre des affaires, sur des terrains à peu près libres de constructions. Les nouveaux bassins seront réservés aux marchandises encombrantes dont la plus grande partie est destinée à l'amont du fleuve. Aussi le nouveau projet a-t-il pris également ses dispositions pour placer, sans aucune gêne nouvelle, 150 chalands de plus dans le bassin fluvial qui est déjà encombré avec 300 véhicules [2].

Sans doute ces améliorations ont occasionné de fortes dépenses. Les intérêts se trouvent payés par les taxes imposées à la navigation. Au XVIIIe siècle, les armateurs cherchaient à s'y soustraire en faisant escale au dehors de

1. Le Carpentier : *231*, p. 14 ; Babin et Coblentz : *105*, p. 10 ; de Rousiers : *145*, p. 108, 109 ; Molinos : *140*, p. 8 ; Levainville : *134*, p. 271 ; Ch. des députés : *115*, p. 3, 6 ; C. R. Ch. C. : 1908, tab. 7.

2. Babin et Coblentz : *114*, p. 11 ; Le Carpentier : *231*, p. 21.



A. — LE PORT MARITIME

A gauche, le quai des charbons.



B. — LE PORT FLUVIAL

Le quai des remorqueurs.

la ville. Actuellement ces droits sont le plus souvent inférieurs aux droits des ports fluviaux dans la Manche et dans la mer du Nord. Quoi qu'il en soit, les résultats furent merveilleux. Au moment où le commerce rouennais devait disparaître devant la concurrence des chemins de fer et des ports côtiers plus accessibles aux grands navires, la transformation du chenal et des bassins lui rendit son ancienne suprématie. De 1875 à 1909 le tonnage des importations passa de 698 000 tonnes à 4 160 000 tonnes. Rouen classé le neuvième des ports de France en 1866 passait au premier rang pour le poids des marchandises. Une fois de plus, l'activité des Rouennais comptait une victoire dans sa lutte contre les agents naturels.

La navigation. — Quand on examine les vieilles estampes, l'attention est de suite attirée par la diversité des navires qui fréquentent le port de Rouen. Les heux et les roherges de haute mer s'accolent aux flûtes et aux coches de rivière. La plupart de ces bâtiments sortaient des chantiers rouennais. De bonne heure, ils furent célèbres. Les monnaies de Rouen frappées sous Charles le Chauve portent un navire à l'avers. On sait, d'autre part, qu'un des actes les plus importants de la Commune fut de faire venir de Gênes des ingénieurs, des charpentiers, des maîtres de hache, *experts sur le fait de mer,* pour établir sur la rive droite de la Seine un clos des galées qui devint notre premier arsenal militaire. Jusqu'au XVIe siècle, les chantiers de Richebourg, puis de Saint-Sever, utilisèrent les bois des forêts régionales et construisirent des navires non seulement pour la ville elle-même, mais encore pour Harfleur et Leure[1].

Légèrement arrondis comme ceux des Flandres ou de

1. Chéruel : *222*. II, p. 71 ; de Beaurepaire : *106*, p. 234, 235, et *109*. p. 374 ; La Roncière la Nourry : Histoire de la Marine, 4 vol.. Paris, 1906-1910, I, p. 335.

Hollande si fréquents dans le port, les bateaux normands, un peu lourds d'aspect, étaient solides, fortement voilés, et tenaient bien la mer. Ce modèle subsiste encore dans les ports de petit cabotage de la Bretagne septentrionale. Au commencement du XVI[e] siècle leur tonnage variait de 60 à 200 tonnes. L'armateur Alonce de Civille conseillait au roi de construire deux bâtiments de 200 tonnes chacun plutôt qu'un seul de 400 tonnes « pour ce que ung grand navire ne peut naviguer en cette ville et ne serait que gennie[1]. » De bonne heure, le lit du fleuve fut un obstacle à la construction des forts tonnages. Cependant malgré les hauts fonds de la rivière, malgré les 7 péages si onéreux pour les transports, l'activité du port fut merveilleuse pendant toute cette période. La Flandre française préférait aux ports de la mer du Nord les quais de la cité normande, car le transit y était certain et régulier ; 27 négociants au commencement du XV[e] siècle, 32 au XVI[e] opéraient outre-mer. Ils armaient pour le Brésil, Terre-Neuve, les îles du Cap Vert, les Canaries, l'Espagne, l'Italie, et dans le Nord pour la Suède, la Norvège et la Moscovie. Les pavillons étrangers visitaient régulièrement la vieille métropole ; les frets et les assurances pour Rouen étaient moins chers que pour les ports anglais. Sous Louis XIII, les droits de pontage étaient affermés par la vicomté 12 400 livres par an.

Cependant, c'étaient là les derniers éclats de l'armement rouennais. La découverte du nouveau monde cause de sa fortune fut aussi celle de sa perte. La navigation long-courrière demandait pour être rémunératrice de gros navires jaugeant plus de 300 tonnes. Il était impossible de les conduire en Seine. D'autre part les chantiers de Saint-Sever, rûinés par le coût de la main-d'œuvre et

1. De Beaurepaire : *153*, p. 16, 17, 65, 132, 133, et *109*, p. 139, 370, 395 ; Wallon : *176*, p. 24, 25, 37, 38 ; Le Parquier : *133*, p. 6 ; Héduit : *167*, p. 194 ; Le Corbellier : *168*, p. 68 ; Rondeaux : *29*, p. XI ; de Fréville : *163*, I, p. 192, 357 ; Chéruel : *222*, I, p. 245 ; de la Roncière, ouv. cité, II, p. 487 ; A. mun. délib. : A[10], déc. 1507.

celui des matières premières, construisaient fort peu. Un bateau établi à Rouen revenait deux fois plus cher qu'en Hollande et l'armateur hollandais prenait des frets à 8 ou 10 livres la tonne, moitié moins cher que l'affréteur rouennais. Les lignes d'Amérique quittèrent les quais de la métropole normande pour s'installer à Honfleur et plus tard au Havre. Enfin les marines étrangères se réservaient le monopole du transit avec leurs colonies. En 1618 les marchands rouennais remontrent à Sa Majesté que « depuis quelques années ils se sont retirés d'envoyer navires au long cours comme au Pérou, Brésil, Neuve-Espagne et autres lieux de la ligne pour y négocier à raison des grandes et insupportables pertes qu'ils ont reçues par les Espagnols qui se titrent souverains des dites terres ». Dans le Nord de l'Europe, les Hollandais se sont assurés la plus grosse partie du cabotage international. Ils chargent pour les pays baltiques, Stralsund, Dantzig et Riga d'où les marchandises gagnent l'intérieur de l'Allemagne, de la Pologne, de la Moscovie. Les négociants rouennais leur confient leurs affrètements ; souvent ils nolisent des bâtiments entiers des Pays-Bas. A défaut des bâtiments hollandais, ils empruntent parfois les navires anglais ; car une nouvelle marine se lève qui leur portera les derniers coups[1].

La déchéance de l'armement rouennais se fit sentir plus vivement avec la prospérité de la jeune industrie cotonnière, aux débuts du XVIII[e] siècle. En 1749, la Chambre de commerce de Rouen constate que sur 1 155 navires entrés cette année au port, 105 bâtiments naviguent sous pavillon étranger, 706 sont français, 344 rouennais. Mais si l'on tient compte du nombre des voyages effectués par chaque bâtiment, la flottille de Rouen comprend en réalité 120 unités, savoir : 15 navires de 200 tonnes des-

1. Le Corbellier : *168*, p. 49, 107 ; Thieury : *172*, p. 63 ; Lavisse : ouv. cité, VII, p. 234 ; VIII, p. 260 ; Frère : *122*, p. 34 ; de Beaurepaire : *109*, p. 438 ; A. mun. : carton 70 ; A. Nat. : G[7] 491.

tinés au cabotage international avec les ports du Portugal, de l'Espagne et du royaume de Naples, 20 navires de 100 tonnes employés au cabotage national, 65 bateaux au-dessus de 30 tonnes utilisés au transport des cidres de la Touque et de la Dives, 20 gribasses de plus petit modèle qui chargent les blés et le sel au Havre. Les chantiers de construction de Rouen n'établissent pas de bâtiments supérieurs à 50 tonnes. Tout le commerce avec les ports de l'Europe septentrionale, avec l'Angleterre et l'Irlande se traite avec les marines anglaise ou hollandaise. La Compagnie des Indes ne trouvait pas un seul navire français à affréter dans le port de Rouen. La Chambre de commerce consultée affirme que la place n'est plus un port d'attache. Aucun des courtiers maritimes habitant à Rouen n'est d'origine française. Cependant, bien que l'armement fût étranger pour la plus grande partie, la prospérité du port est telle que les frets et surtout les prix des passages sont meilleur marché que sur terre. On payait 12 livres et demie pour aller en Angleterre, moins cher que pour se rendre à Paris, 600 livres pour atteindre les États-Unis, 800 pour gagner les Antilles[1].

On sait comment au commencement du XIXe siècle l'augmentation des tonnages de jauge spécialisa la navigation. Les longs-courriers s'arrêtèrent aux ports côtiers, les caboteurs seuls pénétrèrent à l'intérieur des ports fluviaux. Attaqué par les frais de fret et d'assurance, d'autant plus considérables en raison des hauts fonds de la rivière, l'armement de Rouen eut beaucoup à souffrir des nouvelles conditions de la construction maritime. Au début de l'Empire, en dehors de trois bâtiments à trois mâts, la flotte rouennaise composée de navires à un mât, de galiotes, de gribasses était de faible tonnage et de

1. Barbey: *152*, p. 238; Le Corbellier: *168*, p. 111, 112; Gerbaux et Schmidt: ouv. cité, II, p. 314; B. mun., ms. Y[19], p. 11; A. Ch. C.: II, VII, XXXII, XXXVI; A. S. I. C.: 157, 224, 226, 227; A. Nat.: F[12] 255, 664; G[7] 491.

médiocre valeur. Cette situation empira sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. A l'époque la plus brillante du commerce rouennais, le port voyait sa clientèle diminuer. En 1824, deux bâtiments seulement arrivent de l'Ile-de-France, aucun ne vient d'Amérique ni des Antilles. Rouen se trouvait presque exclusivement affecté aux caboteurs. Au nord, Saint-Pétersbourg ; au sud, Naples, étaient les points les plus éloignés où aboutissaient les lignes régulières d'une marine qui avait conquis le Sénégal, les bouches du Mississipi et du Saint-Laurent[1].

Malgré la rectification du chenal accessible aux navires de 6 000 tonnes, malgré la situation avantageuse du port au point de vue du fret, malgré le réveil des chantiers de construction de la Seine, la moyenne des navires qui fréquente les quais n'atteint pas 1 000 tonnes. Rouen est resté un port de cabotage. Au Havre, sur 71 lignes régulières, 41 sont long-courrières. A Rouen, sur 40 lignes, 2 seulement appartiennent au long-cours, 4 à la navigation avec l'Algérie, 4 font du cabotage national, 30 du cabotage international. Aucune compagnie française subventionnée n'a son point de départ dans le port et n'y fait escale. Les études faites pour établir des services nationaux ont été abandonnées. Les relations avec les États-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud ont presque toujours lieu sous pavillon étranger. Un seul navire, un voilier du port de Rouen, va chercher des pétroles à Philadelphie. Les armateurs rouennais sont mieux représentés dans le cabotage international, qui a quadruplé depuis 1872 ; 6 compagnies rouennaises (avec 169 navires), 6 compagnies françaises, 25 sociétés étrangères assurent les transports avec les pays de l'Europe. Notre pavillon a regagné dans ses rapports avec l'Algérie le tonnage qu'il avait perdu dans la Méditerranée occi-

1. Bérigny: *110*, p. 69, 73, 78 ; Noël : *141*, p. 112, 117 ; Flachat : *121*, p. 97, 169 à 173 ; Frissard : *124*, p. 21, 75 ; Lecarpentier : *130*, p. 15 ; Brindeau : *113*, p. 14, 15 ; A. S. I. : M statis., 1806, p. 132 ; M Com., 1817 ; A. Nat. : F[14] 1271 ; F[20] 286.

dentale. La situation est par ailleurs prépondérante dans nos relations avec l'Espagne, les Pays-Bas et la Belgique, elle est insuffisante avec l'Angleterre, nulle avec l'Allemagne et la Russie. Par contre le cabotage national constitue un monopole pour la marine nationale. Là encore les travaux du port et du chenal se sont fait vite sentir. Son trafic a doublé depuis 30 ans, Marseille, Bayonne et Bordeaux fournissent la plus grande partie des chargements[1].

En amont, l'intérêt des transports fluviaux n'était pas moins grand. Longtemps les nautes de Rouen avaient eu le privilège exclusif de ravitailler la capitale par la Seine. Quand la libre circulation du fleuve fut proclamée par Louis XI en 1461, leurs coches furent du moins autorisés à parvenir en des rivières autrefois interdites. Le fret baissa de ce fait. Pour chercher à Saint-Leu, sur l'Oise, les pierres destinées à la cathédrale, le maître d'un bateau de 50 tonnes demandait 9 à 12 livres suivant la saison. Si les services avec la capitale ne sont pas encore définitivement organisés à la fin du XVI[e] siècle, les particuliers utilisaient cependant la voie fluviale; ils mettaient cinq jours et demi à la remonte pour se rendre à Paris et payaient 56 écus. Enfin entre la métropole normande et les villes si industrieuses des environs les relations étaient suivies, les départs réguliers sur Port-Saint-Ouen, Elbeuf, les Andelys en amont, sur la Bouille et Caudebec en aval. C'étaient des entreprises très rémunératrices; le marquis d'Étampes en obtint le monopole à la fin du XVII[e] siècle, moyennant un loyer de 1 500 livres par an[2].

Par la suite, la navigation fluviale conserva toute son

1. Brindeau: *112*, p. 34; Direct. des Douanes: *158*, 1908, II, p. 117; Sekutowicz: *146*, p. 70; de Rousiers: *145*, p. 112; Annu. S. I., 1807, p. 455; R. R., 1834, p. 56, 1843, p. 12; A. Nat.: F^{14} 1271.

2. De Beaurepaire: *109*, p. 170, et *153*, p. 148; de Fréville: *163*, I, p. 192, 210; Héduit: *167*, p. 86; Fouquet: *227*, I, p. 108; Jouen: *82*, p. 310, 312; Duchemin: *286*, p. 123; Gosselin: *126*, p. 420, 479, 483; B. Com. Antiq. S. I.: 1904, p. 463; A. S. I.: G 58 à 61.

activité. Alors qu'au XVIII[e] siècle, le haut négoce rouennais est réduit à noliser à l'étranger des bâtiments de mer, 26 maîtres voituriers assurent le transport des denrées entre la métropole normande et la capitale. Leurs barques jaugeant 60 et 80 tonnes parvenaient sur les rivières de l'Oise et de la Marne. En outre, 50 à 60 bâtiments de 100 à 400 tonnes portaient le sel des magasins de Dieppedalle et du Croisset jusqu'en l'Ile-de-France. Leurs dimensions trop fortes dégradaient souvent le chemin de halage dans le tournant des méandres. Semblablement, le service des voyageurs avait été réglé. Un coche d'eau montait chaque semaine sur Paris, un autre en descendait. En utilisant la voie de terre pour éviter les boucles de la rivière, la durée de trajet était de trois jours à la descente, quatre jours à la montée pour une somme de 7 livres. En 1778, les départs avaient lieu dans chaque sens deux fois par semaine, les maîtres de coche demandaient qu'ils fussent journaliers. Enfin dans le ressort immédiat de Rouen, le rendement des bateaux sur Elbeuf et la Bouille était toujours aussi rémunérateur. Là aussi, l'augmentation du nombre des voyageurs avait multiplié la quantité des services fluviaux[1].

Au commencement du XIX[e] siècle, l'augmentation du tonnage, si défavorable à la navigation maritime, fut beaucoup moins pernicieuse pour la navigation d'amont. La batellerie augmenta également les dimensions de ses chalands, mais cette opération pouvait se réaliser sans accroître la calaison dans les mêmes proportions : et d'ailleurs les profondeurs de la Seine portées à 0[m],80 dans le premier tiers du XIX[e] siècle, à 2 mètres par les travaux de 1835, permettaient des tirants d'eau légèrement supérieurs. Dès la Restauration, Compiègne construisit des péniches de 600 tonnes destinées au port de Rouen. La

1. D'Avenel : ouv. cité, p. 240; Le Corbellier : *168*, p. 127; de Beaurepaire : *153*, p. 193; Girard : *80*, p. 93; Sion : *310*, p. 257; Almanach de Rouen, 1776; A. Ch. Com. : II, VII, XXVII, XXXX; A. Nat. : F[12] 1271; G[1] 98, 502.

navigation fluviale était très achalandée, 800 navires assuraient les transports entre la métropole normande et la capitale. En 1827, Pont-de-l'Arche vit passer 690 bâtiments à la montée et 685 à la descente. La concurrence fit tomber les frets à 10 francs par tonne pour 60 lieues et une durée de trajet de 15 jours[1].

Cependant, la mise en œuvre des chemins de fer nécessita une réformation plus complète de la batellerie. Dès l'emploi de la vapeur, un service journalier par la rivière mettait Rouen à 12 heures de Maisons-Laffitte. Par la suite, la régularisation du fleuve en amont permit d'augmenter les tonnages et d'approfondir les calaisons. Actuellement, les chalands de 450 à 600 tonnes deviennent le type normal, ceux de 1 000 tonnes sont l'objet de demandes plus fréquentes. Toutefois, le commerce rouennais continue de leur préférer des véhicules moins importants ; plus facilement remplis, ils conviennent mieux au transport de détail si caractéristique du trafic de la place. Seuls les houilles et les vins exigent des capacités plus fortes. Par ailleurs, le halage a complètement disparu. Les deux tiers des bateaux sont remorqués, les autres sont munis de propulseurs. Le fret a diminué de moitié. Avec l'assurance, il atteint à peine 2 fr. 80 la tonne entre Rouen et Paris. Grâce aux travaux de 1886, grâce à l'abaissement du lit du fleuve à 3m,20 au-dessous du niveau des basses mers, Rouen a pu assurer les devoirs de sa fonction régionale. Ses péniches ont pu agrandir la zone de leurs voyages. L'Oise et la Seine jusqu'à Paris ne sont plus les seuls buts de leurs courses. Elles pénètrent actuellement sans rompre charge par les canaux de Bourgogne et du Centre jusqu'au cœur de la France, par le canal de la Marne au Rhin jusqu'en Alsace[2].

1. Bérigny: *110*, p. 72, 73; Frissard: *124*, p. 80; Flachat: *121*, p. 60; Frère: *123*, p. 82; Turgis: *313*, p. 108; A. mun. délib.: 1840, I, p. 462; A. Nat : F^{12} 502; F^{14} 1269, 1271; $F^{14 bis}$ 6741; F^{20} 286.

2. De Rousiers: *163*, p. 105; Sekutowicz: *146*, p. 8; Brindeau: *113*, p. 37, 38; Molinos: *140*, p. 8; Min. trav. pub.: *138*, p. 185.

Le problème de la route s'impose impitoyablement à l'attention des cités. C'est souvent la raison de leur naissance, c'est toujours un des motifs de leur grandeur. Sans doute la fortune de Rouen a eu des époques glorieuses malgré les conditions défavorables de la circulation terrestre et de la navigation fluviale. L'importation des vins et le commerce des draps ont été longtemps les objets principaux de son trafic sans que les rampes des chemins aient été adoucies et les hauts fonds de la Seine nivelés. Au XVIIIe siècle même l'industrie cotonnière a pu naître et croître chez les artisans des campagnes avec les mêmes moyens de transport qu'avaient connus aux siècles précédents les merciers, les toiliers et les passementiers. Mais vienne une de ces révolutions qui dérange profondément les rapports de distance, les faits se remettent d'eux-mêmes en mouvement. Les villes subissent encore une fois toutes les vicissitudes où leur importance peut sombrer. Comme les fleuves arrivés à la sénilité retrouvent une nouvelle jeunesse avec les changements du niveau de base, de même les grosses agglomérations connaissent une nouvelle existence quand les causes qui règlent leur développement se modifient. Dans la première moitié du XIXe siècle un tel phénomène se produisit. La vapeur permit les grandes calaisons des navires et l'établissement des chemins de fer : elle pouvait faire entrer la ville dans la plus désastreuse vieillesse. C'est alors que la merveilleuse et féconde activité des habitants, en transformant les communications fluviales terrestres et maritimes, permit à la vieille cité de se faire une seconde vie et de retrouver la prospérité d'antan.

CHAPITRE VI

LE COMMERCE

I. Commerce maritime. — II. Commerce de la région rouennaise. — III. Commerce de transit.

Dans les grosses agglomérations telles que Rouen, à la fois marché et fabrique, les progrès de la production et de l'échange sont liés si étroitement et exercent les uns sur les autres tant d'influences réciproques que souvent il est difficile de retrouver leur filiation réelle. Souvent le développement de l'industrie exige la création de nouveaux débouchés et multiplie les relations commerciales ; ainsi les draps du sceau conquirent les foires de Champagne et les marchés de Hollande. Parfois, au contraire, l'extension de la halle suscite les entreprises des fabricants ; ainsi les filatures et les tissages s'implantèrent dans la région rouennaise pour employer les cotons coloniaux. Enfin, la proximité de populations très denses peut imposer près du port importateur l'établissement d'usines où se transforment les matières premières nécessaires à la consommation domestique ; ainsi les industries de conditionnement ont dressé leurs ateliers sur les quais de la vieille métropole normande. Cependant, il semble bien que sa première fonction fut d'être marchande. Dès que le point de passage de la Seine fut utilisé, un marché se fonda pour les riverains et les voyageurs. Mais l'insuffisance des ressources aux environs commandait de se

pourvoir ailleurs des denrées nécessaires. De même que l'Angleterre, longtemps avant d'avoir été la terre classique de l'industrie, le pays des mines, des forges et des filatures, était déjà un grand pays commerçant ; semblablement la place de Rouen avant d'être un centre de fabrication pour les draps, les toiles et plus tard les cotonnades fut le lieu où s'approvisionnaient la Normandie et l'Ile-de-France. D'autre part, le voisinage de la mer, la proximité de la capitale, l'activité de la banlieue et du plat pays, la Seine qui les traverse, les nombreuses routes qui y accèdent, toutes ces conditions permettaient à Rouen de s'essayer dans toutes les branches du commerce et d'y réussir, alors qu'une seule eût suffi à la fortune d'une ville moins favorisée.

I. — Commerce maritime.

La valeur de la Seine, comme voie des transactions, fut d'abord surpassée par celle de la Loire et de la Garonne. L'influence commerciale de Rouen était nulle sous les Romains, César n'en parle point. Le trafic avec la Grande-Bretagne passait par Boulogne plutôt que par Lillebonne. Cependant les avantages de la situation géographique de Rouen ne tardèrent point à attirer les chalands. De bonne heure, les marchands de Rouen trouvèrent chez les Anglo-Saxons qui produisaient peu et importaient beaucoup un de leurs principaux débouchés. Un règlement de 979 promulgué par le roi Ethelred II exempte d'impôts les Rouennais qui apportaient à Londres les vins de France et certaines espèces de gros poissons. La victoire d'Hastings décida définitivement leur fortune. En leur concédant, au XIIe siècle, le monopole des transactions avec l'Irlande et la propriété du port de Dungate, Henry Plantagenet consacrait une situation acquise. Plus tard, la Hanse de Londres comptait bon nombre de Normands de Caen et de Rouen parmi ses sociétaires. Ils furent les an-

cêtres de ces marchands aventuriers qui fondèrent au xve siècle la puissance maritime de la Grande-Bretagne. Dès le xiie siècle, Rouen est devenu l'entrepôt général des marchandises pour les populations de l'Europe septentrionale. « La Seine, fleuve immense, écrit Guillaume de Jumièges, amène à Rouen les productions commerciales d'un grand nombre de contrées » ; et de son côté Orderic Vidal relatait : « on vient de toutes parts à son port ». Par Rouen, l'Angleterre recevait les vins de France, les poissons de la Baltique, les fruits du Portugal. Par Rouen, la Hollande importait les fourrures d'Irlande, les cuirs d'Angleterre, les métaux d'Espagne et les vins de France. Les vins étaient certainement l'article principal du commerce maritime. A quelque document que l'on se réfère, on les y trouve en bonne place. Ils furent une des causes de la guerre de 1292 entre Édouard Ier et Philippe le Bel. 60 navires anglais attaquèrent sur les côtes de Bretagne 200 vaisseaux normands qui revenaient au port de Rouen, chargés de vins de Gascogne[1].

La découverte du Nouveau Monde stimula encore l'activité des négociants rouennais. Ils furent parmi les premiers à tirer parti des grandes découvertes. Ils s'efforcèrent comme Venise et Gênes, comme plus tard Amsterdam et Lisbonne de fonder ce qu'on appelait alors des colonies : c'était en réalité des comptoirs de commerce maritime, semblables aux filiales que les grandes entreprises essaiment aujourd'hui sur tous les continents. Rouen multiplia ces dépôts. Ses navires partaient tous les ans en novembre-décembre *pour la grosse aventure*. Ils en revenaient en février-mars chargés de nouvelles denrées dont la plus faible partie restait en France, mais dont la plus grande était réexpédiée à l'étranger. Terre-Neuve fournissait la

1. Pasquet : Le développement de Londres, A. de G., VII, 1897, p. 346, 347 ; Brindeau : *113*, p. 12 ; Le Corbellier : *168*, p. 6, 12, 13, 19 ; de Beaurepaire : *153*, p. 16, 17 ; de Fréville : *163*, I, p. 192, 292 ; Chéruel : *222*, I, p. 215, 317 ; Enlart : *77*, p. 7 ; Lavisse : ouv. cité, II, deux. partie, p. 97 ; B. mun. : ms. n° 2194.

morue ; le Canada les pelleteries, les peaux de castor pour les chapeaux ; les Iles le sucre, le cacao ; le Brésil et la Guyane envoyaient les bois de teinture, l'indigo, les cuirs, les écailles ; la Guinée et la Côte d'Afrique chargeaient la traite, les huiles pour fouler et surtout les épices. Rouen posséda longtemps le privilège de ce commerce avec les anciens ports du Ponant : Nantes, la Rochelle et Bordeaux. Mais, en 1549, Henri II lui accorda le monopole des importations en France, des épices et des drogues par la côte océane. Le privilège royal énumérait 218 articles[1].

Le développement du commerce maritime fut aussi étonnant dans la dernière moitié du XVI[e] siècle que celui du commerce régional dans la première moitié du XIX[e]. La ville de Rouen a été depuis et même bien avant l'essai de Roberval le centre commun où se traitèrent les intérêts du Canada. Elle était le grand comptoir où les armateurs français et étrangers venaient s'approvisionner de vivres, de munitions de guerre et de marchandises pour aller trafiquer aux Indes. Ses négociants commerçaient avec le Nord de l'Europe. Dans « le guidon des marchands qui mettent à la mer », la Norvège, la Moscovie, la Narve, sont citées parmi les pays qui, entre 1565 et 1583, étaient en relation avec Rouen. Enfin le haut négoce servait de courtier entre l'Europe septentrionale et le bassin de la Méditerranée. Il expédiait en Espagne, en Portugal et en Italie les plumes à écrire d'Angleterre, le fer-blanc, les lunettes, les dagues, les miroirs, les chandeliers d'étain d'Allemagne, les dentelles, les serges, les rubans de Hollande. Comme entrepôt mondial, Rouen joue un rôle considérable. Un ambassadeur vénitien visitant la ville à l'époque de la Renaissance, la classait parmi les cinq premières de France, avec Paris, Lyon, Bordeaux et Toulouse, avant Lille et Marseille. Consciente de sa puissance, pour la première et la dernière fois de son existence, elle refuse

1. Le Parquier : *133*, p. 4 ; Héduit : *167*, p. 189, 194 ; Lavisse : ouv. cité, V, prem. partie, p. 277 ; VIII, deux. partie, p. 266, 268.

les droits protecteurs offerts par le pouvoir central. Elle craint les représailles des Hollandais et des Portugais qui pourraient l'empêcher de commercer avec la Flandre, le Portugal, le Brésil et la Côte-d'Or. La maîtrise de la mer se dispute entre Amsterdam et Rouen ; l'heure de Londres n'a pas encore sonné[1].

Elle devait venir bientôt. Mac-Kinder a très bien montré comment la Grande-Bretagne, située à l'une des extrémités du monde antique, s'est trouvée par la découverte et le peuplement de l'Amérique au centre du monde moderne[2]. Par le fait même des choses, elle ne devait pas tarder à se créer une marine nationale, à prendre ce rôle de courtier maritime si longtemps abandonné aux pavillons étrangers. Pour assurer des chargements à ses propres bâtiments, le droit de fret pour les ports anglais fut élevé aux débuts de la guerre de Succession de 50 sous à 3 livres 10 sous par tonneau, et les vins français durent payer 800 livres françaises par tonneau de 4 muids[3]. Le commerce anglais prit l'habitude d'acheter directement ses vins, ses vinaigres et ses fruits en Portugal, en Espagne et en Italie. Sans doute le commerce maritime de Rouen avait remplacé cette clientèle par celle des villes hanséatiques, de l'Allemagne du Nord et de la Moscovie. Mais son rôle d'entrepositaire de l'Europe septentrionale menaçait de passer au second plan. Malgré son monopole du commerce avec les colonies il trouvait une active concurrence dans la marine hollandaise pour les épices et le café et dans le jeune port du Havre pour les marchandises lourdes. Il conservait une certaine prépondérance pour les belles laines qu'il tirait de la péninsule ibérique et re-

1. De Beaurepaire : *182*, p. 439, et *154*, p. 410 ; Le Parquier : *133*, p. 4 ; Héduit : *167*, p. 189 ; Le Corbellier : *168*, p. 60, 75 ; de Fréville : *163*, I, p. 40, II, p. 437 ; Thieury : *172*, p. 8, 42, 46, 64 ; Enlart : *77*, p. 10 ; de Rousiers : *145*, p. xxv ; Delavaud : *157*, p. 38, 62 ; Gosselin : *165*, p. 18, 19, 41 ; A. mun. délib., A^{13} A^{14}.

2. Mac Kinder : Britain and the British seas, Londres, 1904, p. 1, 13.

3. De Beaurepaire : *153*, p. 74 ; A. S. I. : B Bonne nouvelle, p. 485, 487.

vendait en partie en Angleterre, en Hollande et dans le pays de Liège. Plus tard, le marché des cotons en laine provenant de nos Antilles eut une certaine importance quand les traités de Calonne ouvrirent les places françaises aux filateurs anglais[1].

La déchéance fut cependant rapide. Les guerres du premier Empire marquent la fin du commerce maritime. La maîtrise de la mer passa définitivement aux mains des Anglais. Ils devinrent rapidement les courtiers maritimes entre le bassin de la Méditerranée et l'Europe septentrionale. La paix revenue, Rouen ne put rendre à ses entrepôts leur ancienne importance. Les longs-courriers trouvaient en Seine des profondeurs d'eau insuffisantes pour leur calaison. Dès la fin du XVIII[e] siècle, le café et le coton s'étaient attachés au Havre. Ils y restèrent après l'établissement de la voie ferrée, favorables aux transports rapides, indifférents aux fortes taxes de circulation. Actuellement le rôle maritime du port de Rouen est insignifiant. En 1908, 750 tonnes de vins, 1 600 tonnes de pétroles raffinés et 1 000 tonnes de bois de construction ont été réexpédiées par mer sans pénétrer à l'intérieur. Entrepôt jadis, Rouen est maintenant situé entre deux entrepôts : Le Havre et Paris. Les installations de ses bassins ont été conçues au mieux des besoins du commerce de transit et non du commerce maritime. Ses docks et magasins paraissent infiniment petits quand on les compare aux aménagements semblables de Londres et même du Havre[2]. D'autres branches commerciales devaient continuer et augmenter la fortune de Rouen.

II. — Commerce de la région rouennaise.

A l'origine des relations commerciales, le mauvais état

1. A. Ch. C. : II, XXIII, XXXI ; Schmidt et Gerbaux : ouv. cité, p. 617 ; A. S. I. : C 118, 156, L. 2120.

2. Flachat : *121*, II, p. 82 ; de Rousiers : *145*, p. 23 ; Sekutowicz : *146*, p. 56 ; Dupont : *159*, p. 467 ; Annu. : 1823 ; C. R. Ch. C. : 1908, Tab. 13.

des communications a rétréci considérablement l'étendue des marchés locaux. C'était une règle de tout produire et de tout consommer sur place. Dans la majorité des villes, la boutique confine à l'ouvroir. Cependant la situation géographique de Rouen, l'importance maritime de la place lui donnèrent des facilités de circulation inconnues à d'autres agglomérations. De bonne heure, l'activité des corps de métiers s'est étendue en dehors des limites du mur d'enceinte, de la banlieue et même du plat pays. Il semble qu'au début, la manufacture travaillât et négociât dans les conditions actuelles des ports francs.

La place recevait les matières premières des pays étrangers, les façonnait et les réexpédiait sur d'autres marchés. Ainsi le fer d'Espagne, le plomb et l'étain d'Irlande, transformés en épingles, en clous, en quincaillerie dans les fabriques de Basse et de Haute-Normandie alimentaient ensuite l'Espagne, le Portugal et les ports de la mer du Nord[1]. Semblablement, les cuirs en vert venus au XIIIe siècle de Bayonne, au XVIe, d'Espagne, des Indes et du Pérou repartaient pour l'Espagne et le Portugal après avoir été tannés pour la reliure et le maroquinerie, chamoisés pour la culotte et la doublure. Mais dès le XVIIIe siècle, ces articles ont peine à lutter contre la concurrence étrangère, abondamment fournie de main-d'œuvre française à la suite de l'Édit de Nantes. Ce sont au contraire les matières premières de la région que la place de Rouen expédie à l'étranger. Elle exporte en Angleterre et en Hollande les terres de Belbeuf et de Saint-Aubin, les argiles granitiques propres au raffinage du sucre ou à la confection de la poterie grossière, et les chardons de Léry quand la récolte a été bonne. Plus tard, au XVIIIe siècle, à l'apogée de sa gloire, la faïence de Rouen fut également un article d'exportation. L'Angleterre et les villes hanséatiques la rece-

1. De Beaurepaire : *182*, p. 421 ; A. S. I. : Tabellionnage, 1361, Reg. X, f° 156 ; 1365, reg. 2, f° 181.

vaient par le Havre ; la Russie et le Portugal directement par Rouen[1].

Les denrées alimentaires, au moins jusqu'au XVII[e] siècle, ont été des chargements plus importants pour le commerce spécial. Au XII[e] siècle, les grains du Neubourg et du Vexin s'embarquaient à Rouen pour Bayonne et Londres. Ces ports retournaient des bœufs et des porcs. Au XIV[e] siècle, les blés, les cidres, les cervoises furent expédiés en Hollande, en Zélande et jusqu'en Portugal et à Gênes. Momentanément interrompues pendant les années de misère du XV[e] siècle, ces transactions reprirent quelque temps au XVI[e][2]. Plus tard, les années déficitaires firent prohiber l'exportation du froment. Le plus généralement Rouen était importateur. Le froment provenait d'Espagne, de Naples, de Gênes, d'Angleterre, de Pologne et même des États-Unis. Les grains débarqués au Havre arrivaient à quai sur des allèges. Au XVIII[e] siècle, à part la période de 1752 à 1757, Rouen n'exporta plus de blés. Mais le plus souvent la liberté de circulation était assurée aux menus grains, grenailles, fèves et légumes secs dont la Scandinavie, la Hollande et l'Angleterre étaient toujours dépourvues[3].

Le commerce des blés était intermittent ; il était fonction de la récolte nationale. Le commerce des cuirs, de la quincaillerie, de la chapellerie constituait un fret d'appoint. Le trafic propre à la région rouennaise eût été de médiocre valeur pour la fortune de la cité, si celle-ci n'avait eu à toutes les époques de son existence la spécialité des textiles.

1. Barbey : *152*, p. 281 ; A. Ch. C. : XXIII ; A. S. I. : C 2120 ; A. Nat. : F[12] 644 ; F[14] 560.

2. Lavisse : ouv. cité, IV, p. 21 ; de Fréville : *163*, I, p. 119, 293, 300, 357 ; Chéruel : *222*, I, p. 317 ; Frère : *122*, p. 38 ; Thieury : *172*, p. 50 ; Le Parquier : *133*, p. 9 ; Sion : *310*, p. 145

3. De Boislisle : Correspondance des Contrôleurs généraux des finances avec les Intendants des provinces, 3 vol., Paris, 1874, 1893, n° 1156 ; d'Ave-

Dès le XIII[e], Rouen fait partie des 17 villes ayant adhéré aux statuts des foires de Champagne ; elle est également comprise dans la hanse de Londres. Par contre, ses relations n'ont pas encore avec l'Espagne et le Portugal l'ampleur qu'elles acquirent au XIV[e]. L'Espagne n'est presque pas nommée dans le coutumier de la Vicomté. Plus tard, les Flamands rencontrés sur les marchés de Londres et aux foires du Lendit renseignèrent les marchands normands sur la provenance des belles laines du mérinos. L'Aragon et la Castille produisaient les sortes les plus renommées. Venaient ensuite les suints de Portugal, ceux d'Angleterre et des pays du Nord (Suède, Hollande, Flandre et Lorraine), enfin les toisons de France dans cet ordre : Roussillon, Languedoc, Berry, Normandie, Champagne. Au XV[e] siècle, les quais de Rouen recevaient toutes ces sortes, mais principalement les qualités plus fines de la péninsule ibérique[1].

Les draps étaient le principal objet de l'exportation. La Seine leur ouvrait un vaste marché dans les pays d'amont. Dès le XII[e] siècle, les Rouennais ont une halle à Troyes ; ils y payent une taxe au profit de Saint-Étienne. A Provins, ils louent pour 6 ans la maison de l'Ile, uniquement consacrée à la vente des draps. Plus au sud leurs étoffes parvenaient jusqu'à Marseille, plus à l'ouest jusqu'en Bretagne. Les draps du sceau de Rouen confectionnés avec les toisons du mérinos surpassaient les produits des autres villes drapantes. Au XV[e] siècle, la farce de l'avocat Patelin fait mention de cette supériorité :

PATELIN (*maniant le drap*).
Cestuy cy est-il taint en laine?
Il est fort comme un cordouen (cuir de Cordoue).

nel : ouv. cité, p. 217 ; Sion : *310*, p. 233 ; B. mun. : ms. Y 243 ; A. Ch. C. : XXIII ; A. S. I. : C. 103 à 106 ; A. Nat. : G[7] 492, 496.

1. Bourquelot : Études sur les foires de Champagne. Mém. présentés à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2[e] série, V, 1865, p. 137, 210 ; Le Parquier : *133*, p. 7 ; Farin : *225*, p. 281 ; Thieury : *172*, p. 13, 29, 67 ; A. mun. délib. : A[1].

LE DRAPIER.

C'est un très-bon drap de Rouen
Je vous le promets et bien drappé.

Hors du royaume, les marchands possèdent en Angleterre une clientèle importante, en Espagne et Portugal un monopole presque exclusif. Les Castillans et les Aragonais affluèrent à Rouen ; ils recevaient la laine en ballot et réexpédiaient les tissus à destination de l'Aragon, de la Castille, du Portugal et de la Majorque. Un quartier de la ville, proche la Seine, portait leur nom ; aujourd'hui encore les portugaises et les douros sont nombreux dans les cachettes qui remontent au XVIe siècle. Leur fortune était très jalousée des négociants rouennais. Ceux-ci représentent au roi que non contents d'interdire aux armateurs français le Pérou, le Brésil, Neuve-Espagne où ils se disent maîtres, les Espagnols ont de fait interdit le trafic avec leur propre pays, « les quercadors et marchands d'Espagne ayant à Rouen leurs commis qui achètent aux halles de la ville et aux autres endroits les toiles écrues au même taux et avec semblable liberté que les bourgeois et habitants de Rouen ». Dans la suite cet ostracisme s'étendit aux Anglais. En 1630, une cargaison de 1 millier de livres de draps anglais arrive à Rouen, les drapiers de Rouen et de Darnétal s'assemblent aussitôt : les uns vont protester au parlement, les autres se rendent au port, envahissent les navires, brûlent les balles déchargées et jettent les autres à l'eau[1].

Plus tard, quand la draperie quitte la ville pour s'installer à Darnétal et à Elbeuf, Rouen demeure encore la place qui concentre les laines de Picardie pour les draps communs, les laînes d'Espagne pour les draps fins. En 1730, dans son enquête, l'intendant Thiroux de Crosne

1. Gosselin : *165*, p. 85, 108, 112, 114, 115 ; de Fréville : *163*, I, p. 102, 120, 300, 357 ; Sion : *310*, p. 161 ; Thieury : *172*, p 67 ; Le Parquier : *135*, p. 7, 9 ; Bourquelot : ouv. cité, p. 122, 249 ; Levasseur : *203*, I, p. 286 ; Ouin-Lacroix : *208*, p. 103 ; A. mun. délib. : A9.

remarque que les laines de qualité inférieure provenant de Castille et d'Aragon sont accaparées par les étrangers, mais que les plus belles sortes sont achetées par les marchands rouennais. En temps de guerre maritime, ils les transportent par la voie de terre ; souvent même, pour être sûrs de n'en point manquer, les drapiers normands n'hésitaient pas à payer des avances avant la tonte. Année commune, la consommation de la région rouennaise était de 200 000 livres pesant, dont moitié provenant d'Espagne. Semblablement, le commerce des draps conservait sa prépondérance pour la beauté des tissus. Si le Languedoc lui avait ravi définitivement les marchés des Échelles du Levant, si la Hollande, l'Angleterre assuraient toute la fourniture de leurs nationaux et expédiaient leurs sortes communes sur les places de l'Europe septentrionale et de la Péninsule ibérique, les beaux draps de Rouen étaient toujours demandés en Espagne et en Portugal et même parfois dans les capitales plus voisines. Tout le Nord de la France jusqu'à la Loire, tout l'Est jusqu'à la Meuse faisaient partie de l'hinterland commercial de Rouen. Malgré la création des industries étrangères et bien qu'elle eût besoin d'être protégée, la vieille fabrique de la région rouennaise gardait son antique valeur. Le mouton méritait toujours d'avoir sa place dans les armes de la cité[1].

L'activité des transactions en laines et en draps favorisa singulièrement le commerce des lins, des chanvres et de leurs tissus. La région rouennaise ne produisait pas immédiatement ces fibres, mais celles du Caux étaient renommées et elle importait de forts chargements des villes hanséatiques, de Moscovie et de Naples[2]. Par ailleurs, le négoce rouennais concentrait dans ses halles les toiles du Lieuvin, du Roumois, de Louviers et d'Évreux ; il les

1. A. Young : *320*, I, p. 309 ; Thieury : *172*, p. 22 ; A. S. I. : C 156, 157 ; L. 2402 ; A. Nat. : F[12] 644.
2. A. Ch. C. : XIII ; A. S. I. : L 2402 ; A. Nat. : F[10] 560 ; F[12] 1424.

embarquait pour Cadix qui les distribuait en Espagne, en Portugal, en Amérique. Les toiles, disaient les échevins de Rouen, sont les vraies mines d'or et d'argent de ce royaume, parce qu'elles ne s'enlèvent que pour être transportées au pays d'où l'on apporte l'or et l'argent. Lors de la réfection des quais au XVIIe siècle, 32 toises d'appontements leur furent spécialement réservées. En 1633 un seul courtier espagnol déclarait expédier 109 300 aunes de toile blanche de Rouen sur San-Lucar. Les Indes en recevaient annuellement pour plus d'un million. Quand la Compagnie des Indes eut acquis le privilège de fermer son marché à toute exportation nationale, la fabrique normande conserva cependant la clientèle de Saint-Domingue et de la Martinique[1].

Néanmoins, tous les efforts des drapiers et des toiliers normands pour garder leur prépondérance ne réussissaient qu'en partie. Au XVIIIe siècle, le commerce spécial de la région rouennaise eût accusé un recul sensible si un autre textile n'avait comblé les déficits de la toile et des draps.

Le *coton* est arrivé assez tard sur les quais de Rouen. Il parvint à Rouen, Honfleur et Harfleur au XIVe siècle sous la forme de filés provenant d'Italie, d'Espagne et de Portugal. Il était utilisé pour les mèches à chandelle, les gants et les bonnets. Au XVIe siècle, il entre dans la fabrication des futaines (trame de coton avec chaîne de fil et de soie). Dès lors il débarque en petite quantité sur les quais de la Seine. Les archives municipales notent en 1541 des importations de 15 balles et demie provenant d'Espagne et 12 balles reçues d'Angleterre. En 1573, un navire apportant à Rouen du coton du Portugal fut pris par les pirates. Le tarif de la carue de 1567 taxe à

1. De Beaurepaire : *182*, p. 419 ; Le Corbellier : *168*, p. 92 ; Wallon : *176*, p. 37, 38 ; Héduit : *167*, p. 194 ; Levasseur : *203*, II, p. 316, 317 ; Gosselin : *165*, p. 108 ; A. Nat. : F^{10} 560 ; F^{12} 644, 1403 ; G^{7} 491.

3 deniers la manutention de la balle de coton. Un arrêt de Colbert au XVII[e] siècle fixe le droit d'entrée à 3 livres le cent pesant pour le coton en laine ou sur graine et à 10 livres pour les cotons filés quand ils entrent par Rouen ou quand ils ont été entreposés en Espagne et en Portugal. Les droits sont levés si l'importation a lieu par Marseille. Le détail des marchandises annexé à l'arrêt nous apprend que ce textile provenait alors presque exclusivement d'Acre, de Chypre et de Smyrne[1].

Néanmoins il semble que les premiers filés de la région rouennaise aient été obtenus en utilisant les produits des colonies françaises. Elles gardèrent le privilège d'alimenter les métiers normands jusque vers le milieu du XVIII[e]. A ce moment, la substitution des plantations de caféiers à la culture de la malvacée, les guerres maritimes avec l'Angleterre obligèrent les filateurs à s'approvisionner dans le Levant. Mais la fibre, trop courte et trop rêche, fut vite abandonnée ; dès lors la Louisiane fournit presque entièrement la fabrique rouennaise[2].

IMPORTATIONS DU COTON EN 1750

PORTS EXPORTATEURS	QUANTITÉS	PROVENANCE	PRIX
Hollande.	11 187 livres	Acre	35 sols la livre
Iles françaises. . .	11 207 —	Iles françaises	50 —
Smyrne.	225 290 —	Levant	30 —
Nouvelle-Orléans. .	1 032 605 —	Louisiane	35 —
Portugal.	9 239 —	Amérique	35 —
TOTAL. . . .	1 289 528 livres		

En 1786, à la veille du régime libre-échangiste, le

1. Ville de Rouen : *236*, p. 230 ; de Fréville : *163*, I, p. 357 ; Lelong : *200*, p. 220 ; Corneille : *184*, p. 156 ; Cordier : *187*, p. 69 ; A. mun. délib. : 156.

2. Levasseur : *203*, II, p. 690 ; Ouin-Lacroix : *208*, p. 425 ; Cordier : *187*, p. 72 ; Lelong : *200*, p. 222 ; Schmidt et Gerbaux : ouv. cité, II, p. 140, 167 ; A. Ch. C. : XX, XXIII, XXXI, XXXIV ; A. S. I. : L 2401, 2402, 2405 ; A. Nat. : F[12] 1413, 1424.

coton importé annuellement atteignait 10 810 000 livres et cependant la fabrique manquait de matières premières. Elle demandait la reprise de la Louisiane, la défense pour nos colonies de céder leurs cotons à l'étranger, des droits prohibitifs à l'entrée des cotonnades étrangères. La situation s'aggrava avec les traités de 1786. Libres de toute entrave, les Anglais achetèrent dans nos colonies et même sur les places du Havre, de Rouen et de Bordeaux les cotons en laine qu'ils réexportaient sur les mêmes marchés en filés. Les ruines s'accumulèrent, les intendants, le parlement sollicitaient des lois de protection. Presque au début de sa fabrication, le coton avait besoin d'être protégé.

Il en fut de même du tissu. A son apparition il avait trouvé de nombreux acheteurs. Rouen envoyait dans toutes les provinces du royaume ses siamoises, ses mouchoirs, ses andrinoples.

Les exportations de ses cotonnades dépendaient il est vrai du succès des récoltes, car la plus grande partie de ces étoffes n'était guère qu'à l'usage du peuple ; mais elles s'étendaient à tout le bassin de Paris et atteignaient même les provinces méridionales à la foire de Beaucaire et sur les quais de Toulouse. Malgré les réclamations des drapiers et des toiliers, les indiennes eurent vite conquis la cour et la ville. Les guinées remplaçaient celles des Indes pour la traite des noirs ; et pour cet usage elles étaient même préférées par les Hollandais. Tous les ports en faisaient grande demande, principalement le Havre pour la côte d'Afrique, Bordeaux pour les Antilles. Les transactions avec l'étranger n'étaient guère moins brillantes. Malgré les progrès de l'industrie locale, la Hollande, Cologne, le pays de Clèves achetaient des siamoises, des toiles tout coton et brochées. Le Canada importait des guingats, des mouchoirs et des forte toiles ; l'Espagne des blancards, des guingats et des damassés ; l'Allemagne, la Russie, le Maroc même recevaient des blancards. Si le trafic des cotonnades ne s'étendait pas davantage, c'est

que parfois les navires obligés de revenir sur lest grevaient les frais généraux. Le fret de retour était assuré pour l'Espagne, le Portugal et les pays de la Méditerranée fournisseurs des cotons, des laines et des épices. Mais il était moins certain avec les nations riveraines de la Baltique, sans grande ressource en dehors de quelques denrées alimentaires. Aucun bâtiment français ne convoyait des cotonnades aux Canaries, elles en consommaient cependant; mais on ne pouvait y prendre que des chargements de vins de Malvoisie peu goûtés en France et très prisés en Angleterre[1].

Cependant cette prospérité commença à décroître dès le milieu du XVIIIe siècle, par suite de la contrebande très active dans les ports français de la mer du Nord, par suite des taxes prohibitives du marché espagnol, par suite surtout des traités de 1786. Le roi tenta d'y remédier en accordant une prime de 20 livres par ballot de 250 aunes de toile de Rouen expédiée en Espagne; mais les négociants eurent beaucoup de difficultés... pour ne point se faire payer. A la veille de la Révolution, les cahiers des États généraux réclament qu'on n'abandonne point nos colonies si nécessaires au débouché des cotonnades et surtout qu'on ne ratifie pas le traité libre-échangiste avec l'Angleterre. Protection est le mot qui termine toute étude du commerce rouennais à la fin du XVIIIe siècle[2].

En dehors du coton, le commerce devait importer la plupart des ingrédients indispensables à la fabrication ou à la teinture. Sur place, la fabrique s'approvisionnait de marne pour le foulage à Bihorel ou à Roumare, des chardons pour le cardage à Léry, quelquefois de la gaude pour la teinture à Oissel. Mais le plus souvent, les char-

1. Levasseur : *203*, II, p. 526; A. Ch. C. : XIII, XXXII; A. S. I. : C 162; A. Nat. : F[10] 560; F[12] 644, 1425.

2. Expilly : *160*, art. Rouen; Levasseur : *203*, p. 526, et *204*, p. 14; Cahier : *220*, art. 58, 59; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, I, p. 600; Sion : *310*, p. 174, 294, 295; Lebègue : *294*, p. 49; A. Ch. C. : II, VIII, XIII, XXXI, XXXII; A. S. I. : C 157, 162, 163; A. Nat. : F[10] 560; F[12] 644, 658[A], 785, 1405[B].

dons à fouler provenaient du Nord de la France, le savon à fouler de Marseille ou d'Alicante, l'alun pour dégraisser d'Irlande. Les teinturiers se procuraient le pastel à Toulouse, la gaude à Caen, la garance en Castille et à Gênes, et plus tard, quand la route des Indes fut trouvée, la cochenille aux Indes, les bois de couleur au Brésil, l'indigo, le safran et le sumac à Cadix, transitaire des colonies espagnoles. Ces dernières denrées étaient d'une telle nécessité qu'en temps de guerre maritime leur transport, comme celui des laines, se faisait par voie de terre [1].

Enfin, l'épuisement des forêts fut bientôt la cause d'une nouvelle importation. Introduits à Rouen dès 1363 comme moyen de chauffage, les charbons anglais devinrent au XVIIIe siècle les principaux combustibles de la fabrique. Leur prix très élevé (300 livres les cent barils), grevé de taxes très fortes (11 livres 6 sous par cent barils), augmentait considérablement les frais généraux. Ces droits avaient été mis au profit de la mine normande de Littry. Mais celle-ci déjà épuisée en 1777 pouvait fournir à peine le tiers des demandes. En 1790, elle fermait complètement. Les producteurs anglais élevèrent leur prix, leur importation diminua de moitié. En nivôse an II la disette fut complète. Dans l'impossibilité de recourir aux mines du Nord de la France les industriels rouennais demandent qu'on leur délivre du bois de chauffage. Cette fois du moins, la protection ne leur était pas avantageuse [2]. C'était là une exception.

Au XVIIIe siècle, les tarifs prohibitifs avaient défendu la vieille industrie de la laine et soutenu la jeune industrie du coton. En abaissant les barrières au moment du réveil

1. De Boislisle : ouv. cité, p 339 ; Le Parquier : *133*, p. 7 ; Guénot : *166*, p. 284 ; Lelong : *200*, p. 220 ; A. Ch. C. : VIII ; A. Nat. : F^12 6, 44, 1703 ; G^7 491.

2. Lepecq de la Cloture : *257*, p. 236 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, II, p. 71, 157 ; A. Ch. C. : VIII, IX, X, XIII, XXIII ; A. S. I. : L 2401 ; A. Nat. : F^12 1265 ; G^7 505.

des manufactures d'Italie, d'Espagne et d'Allemagne, au moment où les mécaniques anglaises augmentaient la production des textiles, les traités de 1786 devaient être les causes de ruines considérables et soudaines. Les marchands de Rouen spécialisés dans la seule exploitation des tissus furent particulièrement touchés. Ils devinrent les ardents défenseurs de la prohibition. De Fontenay, député de Rouen à l'Assemblée constituante, explique la prodigieuse fortune de l'Angleterre par l'application des nouveaux tarifs. Il constate que de 1775 à 1800 les impôts sont montés de 224 millions à 912 millions. La Société du Commerce de Rouen présente en 1801 à Bonaparte un mémoire contre l'entrée des étoffes anglaises. La victoire d'Austerlitz devait rendre les négociants encore plus opiniâtres. Leurs réclamations décidèrent Napoléon à repousser les exigences de la Grande-Bretagne, à dénoncer la paix d'Amiens, à signer le blocus continental. Le décret du 22 février 1806 était visiblement inspiré des vœux émis par la Chambre de commerce de Rouen dans sa délibération du 18 fructidor an XIII. Quelque terribles que devaient être les conséquences de cet acte pour la nation, au moins était-il conforme aux volontés nationales. Au lendemain du décret, la Société de Rouen envoyait à l'empereur cette adresse de félicitations. « Le décret du 22 février dernier a dû être regardé par toute la France manufacturière comme une marque infiniment précieuse de l'intérêt que prend Sa Majesté à la conservation des fabriques nationales. Nous avons été les premiers à applaudir à cette loi protectrice qui repousse de notre sol les tissus étrangers et devient pour notre industrie le gage d'une restauration prochaine[1]. » Le régime des prohibitions était réinstallé pour une longue période, jusqu'en 1860. Les efforts de la Restauration pour reve-

1. Levasseur : *204*, I, p. 33 à 333 ; Beaumont : *183*, p. 38 ; Ritter : *170*, p. 343 ; A. S. I. : M tissus en coton, 1802, 1811, et matières diverses, S à Z.

nir au libre-échange furent vains. Elle dut céder devant les émeutes populaires[1]. Ce n'est pas la place de discuter ici la valeur des deux systèmes économiques, mais on doit constater qu'une fois encore le protectionnisme devait être la cause de nombreuses fortunes dans la région rouennaise.

La fabrique d'Elbeuf avait été des premières à remercier l'Empereur des dispositions prises contre l'Angleterre. Elles lui assuraient un monopole sur les marchés nationaux et continentaux pour la vente des matières ouvrées comme pour l'achat des matières premières ; car si le blocus rendait difficile l'arrivée des laines par mer, la guerre d'Espagne devait lui permettre de se procurer des toisons de première qualité et faciliter leur importation dans l'Empire. Derrière les armées françaises opéraient les représentants commerciaux. Une société avait été fondée au capital de 6 millions de piastres pour ravitailler nos manufactures. Jusqu'à la Restauration, l'Espagne et le Portugal fournissent les belles sortes, les Pouilles et la Sicile les qualités moyennes, le Roussillon, le Berry, la Champagne les toisons inférieures[2].

Cette situation ne se modifia pas sous la Restauration malgré les efforts des cultivateurs pour élever des moutons chargés en laine. En 1827 le Havre et Rouen importaient 7 176 000 kilogrammes de laine pour une valeur de 17 798 000 francs. Néanmoins, l'établissement de la voie ferrée devait écarter la laine de la place de Rouen. Pour garder cet article de son commerce spécial la Chambre essaya d'amener sur ses quais les laines de la Russie et de la Plata ; mais les facilités de transport, les frets très réduits sur Londres et sur le Havre ne lui permirent pas de lutter avantageusement. Actuellement Rouen transite à peine 1 700 tonnes destinées à l'industrie de Darnétal.

1. Levasseur : *204*. I, p. 305, 565, 567 ; II, p. 56, 57, 74, 88 ; Moniteur, 16 avril 1816, 5 juin 1861 ; Beaumont : *183*, p. 60.

2. Ann. S. I., 1807, II, p. 429 ; A. S. I. : M Comm. indus. (A à C), an III à 1809 ; A. Nat. : F[12] 620.

Elbeuf, Louviers reçoivent directement du Havre les toisons de la Plata et d'Australie pour les draps fins, les laines de Picardie, de Champagne, de Berry pour les sortes communes. Leurs courtiers les achètent soit sur échantillon, soit sur le marché de Reims[1].

Rouen avait également perdu le trafic des draps. La statistique de 1807 constatait que les draps d'Elbeuf, les espagnolettes et les ratines de Darnétal, les serges d'Aumale se vendaient aux foires de Caen, de Guibray, d'Angers, de Beaucaire et de Lyon pour l'intérieur de la France, à Marseille qui les expédiait en Italie et dans les Échelles et surtout en Espagne d'où elles passaient dans l'Amérique du Sud. Toutefois ce commerce éprouvait quelques difficultés, soit des fabriques de l'Ourthe qui mettaient sur leurs draps la marque d'Elbeuf, soit de la part de la contrebande anglaise. Réduites à la fin des guerres de l'Empire à la seule clientèle nationale, ces transactions reprirent sous la Restauration. Elles ne dépassèrent jamais la somme de 4 millions. En 1853 les exportations se chiffraient par 77 859 kilogrammes valant 2 125 000 francs dont 1 826 000 pour l'étranger et le reste pour nos colonies. C'étaient les derniers éclats d'un commerce qui fut magnifique. Comme pour les laines, le chemin de fer devait mettre en relations directes la clientèle et la fabrique. Rouen cessa de concentrer pour les exporter les tissus comme elle avait cessé d'importer la matière première pour la distribuer. Les draps, marchandises chères et voyageant en petites quantités, préfèrent payer les taxes plus élevées du chemin de fer pour aller plus vite. Les tissus de laine ont presque totalement disparu de la statistique du commerce spécial[2].

Autant que les traités de 1786 la Révolution fut funeste

1. Le Corbellier : *168*, p. 203 ; Cons. Gén. S.-In., 1895, p. 149 ; C. R. Ch. C.: 1908, tab. 13 ; B. S. Agr., V, p. 198.

2. Annu. S. I., 1807, p. 421 ; C. R. Ch. C.: 1895, p. 153, 1909, p. 165.

à l'importation des *cotons* en laine. « Les colonies qui nous restent, relate la statistique de 1806, sont alimentées et approvisionnées par les neutres. Leurs vaisseaux y prennent en paiement les cotons qu'elles nous donnaient en retour de nos denrées et quand ils nous les apportent, c'est presque toujours pour nous les vendre en numéraire. Mais les cotons qui nous viennent par cette voie sont loin de suffire aux besoins de nos ateliers et de combler le vide immense causé par la perte de Saint-Domingue. » Les cotons en laine coûtaient aux manufacturiers rouennais 25 pour 100 plus cher qu'aux Anglais[1]. Les efforts stériles de Bonaparte pour nous rendre nos colonies, la rétrocession de la Louisiane aux États-Unis, le blocus continental, les droits de 200 francs imposés aux cotons venus du Levant par terre, de 600 francs aux fibres du Brésil, de 800 francs aux sortes américaines, toutes ces mesures rendirent très difficiles les approvisionnements. Rouen recevait par les neutres portugais les productions de Bahia, Para, Pernambouc ; par les Hollandais les cotons de Berbice, Démérari, Surinam, quelques balles anglo-américaines de la Caroline, de la Géorgie et de la Louisiane, mais surtout par l'intermédiaire de Madrid des fibres de Naples et du Levant. Réduit à emprunter le plus souvent la voie de terre, le coton devint un article très cher. Cependant l'industrie stimulée par le monopole du marché continental n'hésitait pas à payer des prix de famine. La spéculation voulut profiter de la situation. Elle acheta beaucoup plus que les fabriques ne pouvaient prendre. Il s'en suivit une hausse formidable. Avec la création du papier en circulation, elle amena une suite ininterrompue de faillites[2].

Ces catastrophes assainirent la place. Elles facilitèrent la reprise du commerce spécial dans les années calmes de la Restauration. En 1803, les importations de cotons en

1. Ritter : *170*, p. 337 ; A. S. I., M. statis., 1806, p. 221.
2. Levasseur : *204*. I, p. 435 ; Annu. S. I., 1823, p. 424 ; A. Nat. : F[12] 3558.

laine sont de 16000 kilogrammes ; en 1815, après les guerres impériales, elles atteignent 23000000 kilogrammes. De 1827 à 1836, la moyenne est de 33560000 kilogrammes par an. De 1837 à 1846, elle s'élève à 76320000 kilogrammes. Cette prospérité fut arrêtée par le régime libre-échangiste de 1860 et par la guerre civile d'Amérique. En 1860, la Seine-Inférieure recevait pour 186 millions de cotons en laine ; deux ans après elle en importait pour 86 millions ; dans le même temps le kilogramme était monté de 1 fr. 68 à 5 fr. 44. Il devait atteindre 7 fr. 26 en 1864. Cependant cette secousse fut sans influence sur la provenance de la marchandise. Quand le commerce retrouva les périodes calmes, en 1867, les États-Unis expédièrent encore la plus grande majorité de sa matière première ; l'Égypte fournit quelques sortes plus belles, les Indes les espèces moins chères. Les produits algériens furent vite abandonnés comme d'un prix trop élevé, ceux de nos colonies comme trop peu importants[1].

Actuellement, l'industrie de la région rouennaise emploie presque exclusivement les cotons américains. Mais ils arrivent à l'usine directement par chemin de fer, sans passer par les quais de la cité. L'importation des cotons en laine par Rouen a pour ainsi dire disparu au XIX[e] siècle, au moment même où se développait la filature en Normandie. A peine peut-on citer quelques cargaisons reçues au cours du siècle dernier, et les notices sur le port de Rouen soulignent comme s'il s'agissait d'un événement capital l'entrée en avril 1852, d'un navire apportant de la Nouvelle-Orléans 1657 balles de coton. C'est là une exception. Le coton, denrée légère et d'un prix élevé peut supporter les taxes de la voie ferrée, d'ailleurs très unifiées à son profit. Sur un total d'importations supérieur à 3 millions et demi en 1909, c'est à peine si nous apercevons 13209 quintaux de cotons en laine arrivés

1. Cordier : *188*, p. 62, 63 ; Corneille : *184*, p. 170, 182, 183 ; Beaumont : *183*, p. 44.

par mer plus ou moins directement du pays d'origine. Cette situation n'a pas manqué d'inquiéter les négociants rouennais. Comme les cotonniers de Manchester ont su reprendre à Liverpool une partie des transactions des cotons en laine, semblablement les cotonniers de Rouen étudient les moyens d'attirer sur leurs quais une fraction des matières premières qui se traitent au Havre[1]. Sans discuter s'il est possible d'installer à Rouen un marché à terme, on peut prévoir que cette solution ne pourrait satisfaire les nombreuses filatures de la banlieue et des environs ; elles trouvent plus d'avantage à éviter les droits de quais et les transbordements sur les voies ferrées. Les usines de Barentin et de Pavilly par exemple préfèrent recevoir leurs charbons du Nord et leurs cotons du Havre. Les filatures urbaines représentent seulement la cinquième partie des fabriques de la Seine-Inférieure. Elles ne sont pas assez importantes pour soutenir la concurrence de la place du Havre, marché régional et même national.

Les bienfaits du protectionnisme sont plus apparents encore dans les évolutions du commerce des cotonnades. Sous la Révolution, les prohibitions rétablies furent en partie annihilées par la contrebande anglaise. Les 14 maisons commissionnaires de Rouen ne cessent de réclamer une surveillance plus exacte. Le blocus permit aux transactions de reprendre un nouvel essor. Les toiles de lin s'expédient en Espagne, en Portugal et dans les îles françaises. La rouennerie s'envoie dans toutes les parties du globe, mais les mouchoirs sont concurrencés par ceux de Bolbec, Mayenne, Cholet et Laval. L'exportation des grosses toiles bleues, des guinées, des guingats, de la rubannerie est fortement menacée sur la côte d'Afrique et aux Antilles. Les piqués, les nankins, les mousselinettes ne se vendent guère que dans l'Empire. L'Espagne achète

1. Lion : *169*, p. 13 ; de Rousiers : *145*, p. 110 ; Journ. de R., 21 sept. 1910.

des velours, l'Italie des basins[1]. Les droits considérables placés sur la matière première n'arrêtaient pas le trafic favorisé par les taxes prohibitives et aussi par les récoltes magnifiques de l'année 1811.

Avec la Restauration, le commerce spécial de la région rouennaise vit une prospérité qu'il n'avait jamais connue même dans la première moitié du XVIIIe siècle. En 1839, Rouen exporte le quart des cotonnades de la France entière. Les envois en rouenneries, indiennes, calicots et mouchoirs s'élèvent à 619 452 kilogrammes pour une valeur de 15 584 000 francs dont 249 600 francs pour l'étranger, 369 700 francs pour les colonies et le reste pour la clientèle nationale. Si, à la fin de la Monarchie de Juillet, et dans les premières années du deuxième Empire, les acheteurs étrangers avaient presque disparu, du moins nos colonies les avaient-elles avantageusement remplacés. La seule Algérie recevait en 1858 pour près de 3 millions de tissus provenant de la fabrication rouennaise. Dans la pleine activité de leurs métiers, les négociants s'efforçaient de trouver de nouveaux débouchés. Une mission patronnée par la Chambre de commerce était partie pour Valparaiso, l'Australie et la Chine quand le traité de commerce du 20 juin 1860 détermina une crise nouvelle[2].

L'envahissement des marchandises anglaises fut soudain et considérable, car de gros stocks existaient de l'autre côté du détroit. « Si les conséquences du traité, écrit la Chambre de commerce, n'ont pas été plus fâcheuses, si l'importation des tissus anglais ne s'est pas faite sur une plus large échelle, nous devons l'attribuer à la rareté du coton causée par la guerre d'Amérique, à la position anormale de l'industrie cotonnière, et aux fluc-

1. Levasseur : *204*, I, p. 42 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, I, p. 274 ; Annu. S. I. : p. 419 ; A. S. I. : M Com., 1809 ; A. Nat. : F[12] 620 ; F[12] 1271.

2. Wallon : *175*, p. 88, 111 ; Dujardin : *190*, p. 286 ; C. R. Ch. C. : 1839 ; R. R., 1841, p. 178 ; 1842, p. 348.

tuations violentes des cours de la matière première. » A Rouen même, le sinistre prit de fortes proportions. 6 mois après la signature de l'acte, les Anglais lancèrent sur la place 938 250 kilogrammes de filés ou de tissus, quantité équivalente à 20 pour 100 de la production locale, ce qui correspondait à un arrêt de 31 jours pour les filatures. Sur le marché colonial, le désastre fut aussi terrible. Avec l'Algérie nos transactions subirent une diminution de 17 pour 100 en poids par comparaison avec la période antérieure ; avec le Sénégal et les Antilles la perte fut de 25 pour 100. La confiance s'éloigna de l'industrie cotonnière, les banques refusèrent des crédits, plusieurs maisons fermèrent[1].

Un moment découragée, l'énergie rouennaise reprit le dessus. Elle recommença contre le libre-échange la campagne qui lui avait si bien réussi, au début du XIX[e] siècle. Elle y employa les mêmes arguments et la même vigueur. Mieux, elle tenta de se créer une clientèle nouvelle. Dès 1867, elle fonda des comptoirs à Sierra-Leone, au Sénégal, au Gabon. Elle y exportait ses étoffes et en importait les produits de teinture, les gommes, les huiles de palme et d'arachide. Cette activité et l'annexion du centre mulhousien lui permirent de relever après la guerre la fortune de son commerce spécial. Présentement les transactions avec Madagascar, l'Indo-Chine, le Sénégal sont fréquentes. L'Algérie est restée la meilleure cliente (20 600 quintaux en 1909). Quelques exportations ont été dirigées sur le Sénégal, sur le Maroc, l'Amérique du Sud et le Levant: dans ces dernières années, la Hollande, l'Angleterre, la Suisse ont redemandé des filés rouennais. On aurait une très fausse idée de ce trafic si l'on consultait les seules statistiques du port. Le plus généralement les filés et les tissus sont envoyés à Paris, le Havre et Marseille et de là exportés vers les colonies ou l'étranger.

1. Cordier : *188*, p. 57 ; Le Corbellier : *168*, p. 203 ; Beaumont : *183*, p. 101, 102, 170, 171.

Cependant, malgré la concurrence des usines vosgiennes, le marché national reste le principal débouché des cotonnades rouennaises ; l'Ouest et le Sud-Ouest en font une grande consommation [1]. Mais les clientèles de l'Est et du Sud-Est leur ont été ravies par les fabriques des Vosges et de la Flandre française. Comme pour les laines et les draps, Rouen a perdu le monopole du commerce des cotons et des cotonnades.

Par ailleurs, depuis les progrès de la chimie moderne, les transactions relatives aux produits de teinture ont considérablement diminué. L'ensemble des industries métallurgiques n'est pas assez important pour augmenter sérieusement le tonnage du commerce spécial. Il entre par mer 48 000 tonnes de fontes, fers et autres métaux ; 29 000 tonnes de machines mécaniques et d'outils sortent par la même voie. Les chantiers maritimes et fluviaux reçoivent 167 000 tonnes par les chalands et les cargos, 66 000 tonnes par wagon. Le commerce spécial à Rouen est alimenté par les industries de transformation des bois, des vins et surtout des pétroles. Pourtant la plus grande partie de ces marchandises est destinée au pays d'amont. Si un cinquième des charbons venus tant par eau que par terre reste à Rouen, il faut noter toutefois que la fraction des importations de houille demeurant dans la région va en diminuant, alors que les importations augmentent rapidement dans leur ensemble [2]. C'est un signe de la décroissance du commerce spécial, la marque de la prépondérance du commerce de transit.

III. — Commerce de transit.

« C'est la majesté de nos rois qui fait la grandeur de Paris, écrivait Gomboust, c'est la proximité de Paris qui

1. Beaumont : *183*, p. 206 ; Canouville-Deslys : *185*, p. 43 ; C. R. Ch. C. : 1909, p. 165.
2. De Rousiers : *145*, p. 114.

fait celle de Rouen, et en recevant de lui sa nourriture il lui donne de ses richesses... » De tout temps, Rouen a été le grand marché de la région parisienne. Pour s'assurer le concours de la flottille rouennaise, Louis VII accorda en 1170 aux marchands de l'eau le monopole de la navigation de la Seine jusqu'à Mantes. Le patriciat de Rouen en tirait de tels avantages que pour abaisser sa superbe et se créer un port indépendant, la royauté se trouva forcée au xive siècle de s'établir à Honfleur et plus tard, au xve, d'abolir définitivement l'acte de navigation signé jadis par crainte de la famine. Les denrées d'alimentation ont été à l'origine les articles principaux du commerce de transit[1].

A L'ENTRÉE les *vins* formaient les plus gros chargements. Le bassin parisien recevait par Rouen les vins d'Espagne, de Portugal, surtout ceux de Gascogne et de Guyenne. Au xviiie siècle, ces transactions sont encore très importantes. Les négociants de Libourne demandent l'établissement d'une ligne régulière avec la cité normande. La plus grande partie de ce trafic se passait aux foires de la Chandeleur, de la Pentecôte et du Pardon. Les acheteurs s'y rendaient en grande affluence ; le règlement des échéances commerciales apuré au début aux foires de Champagne se faisait dès le xve siècle sur la place de Rouen. Sur les quais, la puissante corporation des bruments composée des bouteillers, des tonneliers, des arrimeurs conservait jalousement le privilège de la manipulation. La ville enrichie par les droits de perception (5 sous par muid) poursuivait activement les ports de la Bouille, des Moulineaux, d'Oissel dont les taxes moins lourdes attiraient ce commerce. En 1301, sur 8 477 livres payés à la Vicomté, les vins avaient produit 6 672 livres. La différence provenait pour la plus grande partie des autres denrées alimentaires[2].

1. Levasseur : *204*. I, p. 253, 361 ; Le Corbellier : *168*. p. 16 ; de Fréville : *163*. I, p. 193, 195 ; Sion : *310*. p. 161.

2. Levasseur : *203*. II, p. 45, 287 ; Bourquelot : ouv. cité, p. 142 ; de

Les *poissons salés* fournissaient des frets importants ; le hareng, le maquereau, la vive pêchés sur les côtes françaises, irlandaises, anglaises et hollandaises parvenaient à l'intérieur de la France par l'intermédiaire de Rouen. Dès le XIIe siècle, un accord était intervenu au sujet de leur transport entre ses marchands et ceux de Paris. Au XVIe siècle, les poissonniers de la capitale venaient s'approvisionner sur les quais de la métropole normande et n'hésitaient pas, si les barques manquaient, à amener la denrée à Paris, par charrettes. Plus tard, après l'ouverture de la route des Indes, la morue de Terre-Neuve vint s'ajouter aux sortes européennes. Au XVIIIe siècle, la Hollande et Dieppe envoyèrent la marée aux halles parisiennes. Rouen assurait ce transit. Dans la seule année 1731, il passa par Rouen à destination de Paris 516 900 cents de morues vertes, 900 barils de harengs, 120 de maquereaux, 50 de saumons, 40 de morues[1].

Par contre, les *sels* restaient une denrée nationale ; bon an, mal an, la rivière remontait jusqu'à Paris 880 muids de sel venus des côtes de la Manche et de l'embouchure de la Seine[2].

Rouen distribuait également les *épices* importées d'abord d'Espagne et de Portugal, puis directement, dès le XVe siècle, de nos propres colonies. C'était un commerce très ancien. Les négociants rouennais avaient été les premiers à introduire, sous le nom de « avoir de poids », sur les foires de Champagne et du Lendit, le safran, les noix de muguettes, le citron, la girofle, le gingembre, la rhubarbe, l'alun, la cire, l'anis, l'aloès, la cannelle et les matières tinctoriales. Plus tard, quand le pavillon national eut

Beaurepaire : *153*, p. 13, 253 ; Barabé : *151*, p. 65 ; Thieury : *172*, p. 50 ; Le Parquier : *133*, p. 9 ; Ouin-Lacroix : *208*, p. 76 ; Chéruel : *222*, I, p. 244 ; de Fréville : *163*, I, p. 119, 292, 303 ; A. Ch. C. : VII ; A. Nat. : F[12] 644 ; G[7] 495, 501, 502.

1. Augé : *215*, p. 104 ; Gosselin : *164*, p. 12 ; de Fréville : *163*, I, p. 115 et 293 ; Lavisse : ouv. cité, VIII, prem. part., p. 253 ; de Beaurepaire : *153*, VII ; A. Ch. C. : IX ; A. Nat. : F[12] 644 ; G[7] 491.

2. Girard : *80*, p. 93 ; A. Ch. C. : II, XXXIII ; A. Nat. : G[1] 98.

perdu la maîtrise des mers, les marchands du royaume recevaient encore après transbordement sur les quais de Rouen : les huiles de la côte basque et de Hollande ; le sucre, le café, le poivre, le riz des colonies anglaises et françaises d'Amérique, le cacao et la cannelle de Gênes, les citrons et les figues de Naples, les tabacs et le thé de Portugal — et aussi les fers de Suède et d'Espagne, les denrées de la compagnie des Indes[1].

En cas de disette, la métropole normande ravitaillait la capitale en *grains*. Ces importations furent fréquentes au XVII[e] et au XVIII[e] siècles. Cependant, dépourvus eux-mêmes de farine, les Rouennais paraissent s'être prêtés avec difficulté à ce transport. Turgot fut obligé de stimuler la Chambre de commerce. « Je suis persuadé, écrit-il, qu'il y aura à Rouen des négociants qui, s'élevant au-dessus des préjugés publics et des autres obstacles que vous m'avez présentés, s'occuperont de ce commerce et feront venir des grains de l'étranger dans les occasions où cette occupation pourra être utile et nécessaire à l'État[2]. »

Cependant, la libre circulation des grains, la franchise d'introduction accordée à toutes les places de commerce, les guerres maritimes de la Révolution et de l'Empire bouleversèrent les principes du commerce de transit. Les épices avaient quitté le port fluvial pour s'installer dans les ports côtiers, les farines étrangères étaient activement concurrencées par les blés nationaux, le sel avait cessé d'être un monopole d'État, les salaisons étaient de plus en plus remplacées par la viande dans l'alimentation des travailleurs, les vins de Bourgogne supplantaient ceux de Guyenne et de Gascogne. Sans abandonner complètement la Seine, l'Ile-de-France et les pays d'amont paraissaient prendre d'autres voies pour recevoir leurs denrées alimentaires. Toutefois, les grands changements apportés

1. Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, II, p. 22 ; C. R. Ch. C. : VII, VIII ; A. S. I. : C 157 ; L. 2402.
2. Wallon : *177*, p. 319 ; Expilly : *160*, V, p. 227.

au XIX[e] siècle dans le chauffage, l'éclairage et la construction obligèrent le bassin parisien à recourir de nouveau à son ancien intermédiaire. Merveilleusement placé pour transiter les marchandises lourdes et bon marché, Rouen demeura pour une petite part l'introducteur des grains en cas de mauvaise récolte, pour une plus grande, l'importateur des vins après la création du vignoble algérien, mais il devint surtout le transporteur attitré des denrées de consommation domestique, des houilles, des pétroles et des bois.

Les *houilles* sont actuellement l'article principal du commerce rouennais. Au début du XIX[e] siècle, dans les premières années de paix, elles arrivaient de Swansea, Newcastle, Sunderland, en temps de guerre de Valenciennes et même du Midi de la France. Les charbons français valaient les charbons anglais, mais les manufacturiers se plaignaient de l'irrégularité et des hauts prix de leur transport ; néanmoins il fallut s'en contenter pendant toute la durée de l'Empire. La Restauration vit revenir les houilles anglaises, mais il semble qu'elles aient été d'abord entièrement consommées dans la région rouennaise. De 1843 à 1850, la moyenne annuelle d'importation est de 73 738 tonnes, celle des sorties vers Paris de 975 tonnes. Malgré l'approfondissement du lit de la Seine en aval de Rouen, les charbons anglais remontant sur la capitale atteignent seulement 924 tonnes en 1867. La rectification du fleuve en amont pouvait seule changer la situation. De 204 000 tonnes en 1875, les houilles sont passées à plus de 2 millions de tonnes en 1910 : plus des quatre cinquièmes de ces chargements sont à destination de l'intérieur de la France. Les charbons français luttent de plus en plus difficilement sur la place de Rouen contre les importations anglaises. L'ouverture du chemin de fer d'Amiens avait favorisé au début leurs transactions, mais les grèves successives de 1875, 1886, 1895, 1900, 1906 ont augmenté, à leur détriment, les venues des charbons anglais et même allemands. Les houilles du Nord et du Pas-de-Calais ont

gardé cependant la clientèle des usines des plateaux plus avantageusement placées pour les recevoir directement et qui seraient obligées de payer un chargement et un rechargement si elles employaient les combustibles étrangers. Sur 2 087 122 tonnes introduites à Rouen en 1910, 152 000 tonnes proviennent des mines nationales, 237 000 tonnes d'Allemagne, 5 000 tonnes de Belgique et le reste d'Angleterre. Swansea est le port qui en expédie le plus. Viennent ensuite le pays de Galles et la région de Manchester. Ces importations ne font que passer à Rouen. En 1910, 1 139 000 tonnes sont sorties par la rivière, 67 000 tonnes par les lignes du Nord, 467 000 par celles de l'Ouest. La voie fluviale garde donc les chargements les plus forts. Paris et les ports de la Seine en conservent la plus grande part ; mais les houilles s'avancent plus loin encore. Dans l'Ouest, elles se heurtent à Alençon, le Mans, Tours, aux importations de Saint-Nazaire ; par le réseau des voies navigables du Centre, elles arrivent à concurrencer les combustibles du Massif central jusqu'à Montargis et Dijon ; par le système des canaux de l'Oise, de l'Aisne, de la Marne, elles luttent avec les mines du Nord de la France, sur les places d'Amiens, de Soissons et de Nancy ; les anthracites remontent dans les centres industriels des Vosges, de la Meuse et de la Haute-Marne[1] où ils sont utilisés par les moteurs à gaz pauvres.

Un autre produit minéral, le *pétrole,* bien que le quatrième en importance du commerce régional, a eu cependant un essor aussi rapide. En 1891, il entrait à Rouen 40 000 tonnes de pétrole brut, en 1910, 224 000 tonnes. Cette matière provient du Caucase et d'Amérique principalement. Elle emprunte la batellerie fluviale pour se rendre à Paris et dans l'Est, les lignes de l'Ouest pour approvisionner la Normandie et la Bretagne. Le pétrole

1. De Rousiers : *145*, p. 101, 114, 115 ; Sekutowicz : *146*, p. 91, 92 ; Le Corbellier : *168*, p. 179 ; Corneille : *184*, p. 75 ; Annu. S. I., 1807, p. 423 ; C. R. Ch. C. : 1910, tab. 13, 14.

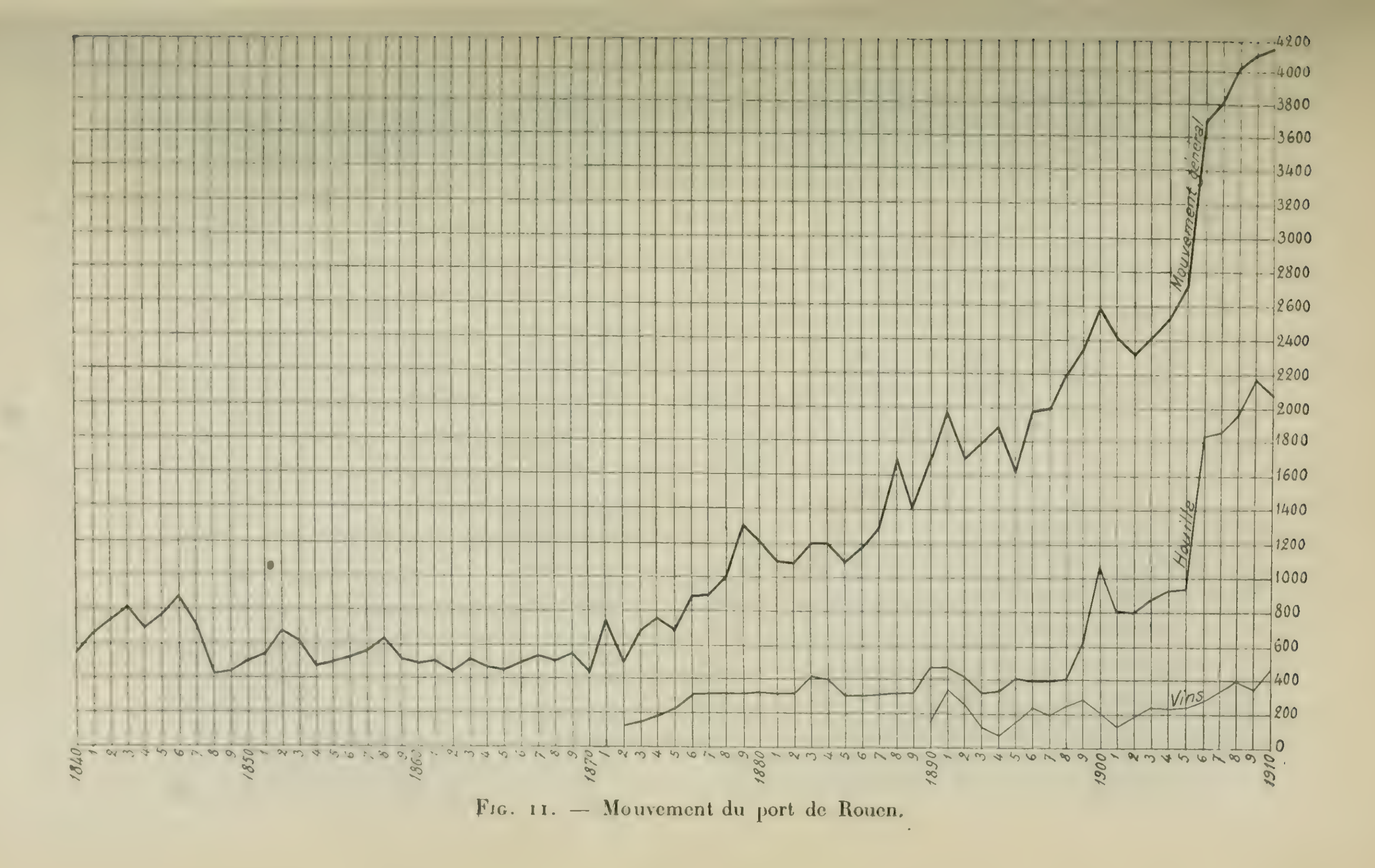


Fig. 11. — Mouvement du port de Rouen.

constitue pour Rouen la seule marchandise de la navigation long-courrière. Son importance commerciale se double des transformations industrielles auxquelles il donne lieu. Importé à l'état brut, c'est surtout comme essence qu'il constitue les chargements destinés au commerce régional[1].

Les matières minérales sont cantonnées sur la rive gauche à la lisière Ouest du faubourg Saint-Sever : leur manipulation les éloigne des centres habités. Les matières végétales encombrent les quais jusqu'au centre de la ville. Leur importance ne peut échapper au visiteur de Rouen. Les bateaux de *bois* débarquent leurs chargements en face de la Bourse. Rouen, placée au milieu des forêts, est obligée depuis longtemps à ces importations. Au début du XIXe siècle, les charpentes et les madriers de construction provenaient de la Marne, de l'Eure, de l'Oise, de la Seine ; les bois de mâture, les poutrelles, les planches de sapin arrivaient d'Arkangel, de Königsberg, de Saint-Pétersbourg quand les guerres ne mettaient pas obstacle à leur transit. La Restauration permit à nouveau l'accès des bois étrangers. Ils arrivaient sur les quais de la cité après avoir été déchargés au Havre et réembarqués sur des chalands. La navigation fluviale se décidait avec peine à les transporter à Paris (1 600 tonnes en 1824). Mais comme cette marchandise supporte difficilement les taxes de la voie ferrée, elle resta la cliente fidèle des chalands après la mise en œuvre du rail. En 1867, la navigation fluviale approvisionne Paris, l'Eure, l'Oise, l'Aisne, le Nord, la Marne. L'aménagement du chenal, le déboisement des sapinières vosgiennes ont considérablement accru cette partie du commerce de transit. En 1910, 167 000 tonnes de pâtes à papier sont débarquées à Rouen en provenance des pays baltiques ; elles sont reparties presque en totalité pour les papeteries de Seine et de Seine-et-Oise. 349 400 tonnes de bois à construire, de bûches, de pavés, de perches, de rondins

1. De Rousiers : *145*, p. 112 ; C. R. C. Ch. : 1910, tab. 13.



A. — LE PORT MARITIME

Bois du Nord.



B. — LE PORT MARITIME

Vins d'Algérie.

sont venues de Russie, surtout de Norvège et de Suède ; près des deux tiers ont été réexpédiées, le plus souvent par batellerie, sur les régions d'amont. Les bois à construire pénètrent très loin dans l'intérieur de la France : à l'est jusqu'à Châlons ou Épernay où ils se heurtent aux produits des Vosges et du Jura, au sud-ouest jusqu'à Orléans où se fait sentir l'action de Nantes, au sud-est jusqu'à Lyon et Avignon, presque à la lisière des forêts alpestres. Au nord leur marché est plus étroit. Ils sont concurrencés par les importations des ports français de la Manche[1] (Pl. IX, A).

Comme toutes les denrées d'alimentation, les *vins* ont perdu de leur importance. Bien qu'ils ne viennent plus au premier rang du commerce de transit, ils y figurent cependant encore en très bonne place. Sous le premier Empire, ce trafic avait considérablement diminué. La course arrêtait les transactions. Les vins de Madère et des Échelles étaient apportés par les neutres espagnols ou portugais ; les eaux-de-vie de Cognac, de la Rochelle, de Bayonne, les anisettes de Bordeaux, étaient confiées aux bons soins du roulage. Tous ces liquides étaient réservés à la consommation locale. La paix ne rendit pas au commerce des vins son ancienne prospérité. En 1826, la Chambre de commerce reconnaît que toutes les expéditions pour le Nord de la France, autrefois transitées à Rouen, se dirigent sur Dunkerque et le Havre. Cependant Paris reste le client principal des marchands rouennais. En 1841, la capitale reçoit les trois quarts des vins que Rouen importe de Bordeaux pour la grosse part, de Marseille et de Cette pour la plus petite. La consommation urbaine, les expéditions dans les cinq départements de Normandie, en Beauce et dans le Perche se partagent le quart des affrètements. Mais la voie ferrée, grâce à ses tarifs différentiels et de concurrence, fait le plus grand

1. De Rousiers : *145*, p. 104 ; Flachat : *121*, p. 288 ; Ann. S. I., 1807, p. 427.

tort au commerce régional. En 1860, pour une entrée moyenne de 7 t. 5, 2 t. 3 sortent par la Seine, 1 tonne par mer et le surplus demeure sur place. « L'activité du port a diminué, écrit le rapporteur du conseil général ; c'était lui qui recevait tous les navires qui apportaient tous les vins à destination de Bercy et du département. Aujourd'hui, ces approvisionnements arrivent par chemin de fer à destination. » L'agrandissement du chenal et surtout la destruction des vignes françaises par le phylloxera ouvrirent de nouveau le port de Rouen aux grandes importations. Dès 1880, les déchargements des vins d'Espagne et de Portugal augmentent tous les jours. Quand les vignes de la péninsule ibérique furent malades à leur tour, les vignobles algériens nous expédièrent leurs produits. Ils sont actuellement encore les mieux représentés. Cinq sixièmes des vins arrivent d'Algérie, un sixième seulement du Bordelais et de Cette. Rouen a repris sous ce rapport un des premiers rangs dans l'approvisionnement national. La ville garde pour sa consommation le dixième de son importation. Le reste est dirigé pour un dixième par les lignes de l'Ouest dans l'Eure et le Calvados, pour deux dixièmes par les lignes du Nord sur la Somme et le Pas-de-Calais, pour sept dixièmes par la Seine pour les pays d'amont. Sur cette quantité, deux cinquièmes sont arrêtés par Paris, le reste pénètre jusqu'aux vignobles de la Loire, jusqu'aux ceps de la Moselle et de la Bourgogne. Les tarifs très bas des transporteurs maritimes et fluviaux permettent aux vins algériens de faire l'immense détour par Gibraltar et Rouen, pour pénétrer au centre de la France. Malgré ses efforts, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'a pu ravir à la cité normande cet élément important de son trafic. Les opérations de conditionnement autrefois spécialisées à Narbonne, Bercy et Alger ont de plus en plus tendance à s'installer à Rouen. Cinq maisons se sont établies en deux ans et dans ses projets des nouveaux bassins, la Chambre de commerce a été obligée de tenir compte de l'accroisse-

ment, de la transformation, du transit des vins[1] (Pl. IX, B).

Les *céréales* arrivent au cinquième rang du commerce régional; elles sont infiniment plus complexes à étudier. Au début du XIX[e] siècle, le trafic des graines a perdu son importance. Le nombre des commerçants en blés et farines a fort diminué; jusqu'à la deuxième République, Rouen semble plutôt exporter les blés de l'Eure, de l'Oise, de Seine-et-Oise vers Londres et Rotterdam. Ces transactions sont intermittentes; elles sont fonction de la récolte et de la mercuriale sur le marché de Rouen. Pour sortir de France, les blés doivent dépasser le prix de 20 francs, les pommes de terre celui de 4 francs. Souvent l'exportation des blés, des menus grains, des farineux sont les causes d'émeutes. Quand le port est importateur, les denrées paraissent consommées sur place; en 1843, sur 4310 tonnes débarquées, 83 seulement sont expédiées sur Paris. Sous le deuxième Empire, les entrées et les sorties s'équilibrent, mais dans les statistiques on remarque que les grains sont plus importants à l'arrivée, les farines prépondérantes à la sortie; cependant Rouen recommence à réapprovisionner Paris; 39 300 tonnes remontent la Seine en 1867. La Chambre de commerce compte sur leur transit pour payer les taxes des nouveaux travaux. Après la guerre, elle sollicite les négociants de la Nouvelle-Orléans de lui expédier ses blés et ses maïs: elle attire les envois de la Russie méridionale, de la Californie, de la Plata, des Indes et du Brésil. Néanmoins, les progrès de la technique agricole permirent bientôt à la France de produire tous les grains de sa consommation: les importations cessent. Elles reprennent dans les années déficitaires. Aucun commerce n'est sujet à plus de variations brusques. Les trois derniers mois de 1910 où la récolte fut désastreuse virent entrer

1. De Rousiers: *145*, p. 102; Sekutowicz: *146*, p. 16; Le Corbellier: *168*, p. 160; Dujardin: *190*, p. 288; Annu., 1807, p. 427; Cons. gén. S. I., 1865, p. 579; 1880, p. 339; 1898, p. 42; C. R. Ch. C.: 1868, p. 23.

autant de grains que la seule année 1909 où la moisson avait été moyenne. En fait la rubrique céréales des statistiques comprend surtout des avoines et des maïs. Le trafic de ces denrées est aussi inconstant. Le port transitait les avoines nécessaires aux omnibus et aux voitures de la capitale, l'automobilisme a diminué ces transactions ; elles sont passées de 200 000 tonnes en 1900 à 29 000 tonnes en 1908 pour remonter à 98 000 tonnes en 1910. Semblablement la distillerie demandait autrefois de lourds chargements de maïs ; deux grands établissements ont fermé ; les arrivées sont tombées à 615 tonnes en 1910[1].

Deux branches importantes du commerce d'alimentation ont complètement disparu des statistiques de la Chambre : les denrées coloniales et la marée. Au début du XIXe siècle, Rouen alimentait encore Paris de saumons d'Aberdeen, de morues de Hollande, de maquereaux, de harengs de Hollande, de Suède et de Norvège. Trois rouliers de Dieppe transportaient chaque jour la marée nationale dans la cité normande et de là à Paris. Les chemins de fer ont marqué la fin de ce trafic. Les apports du grand et du petit cabotage sont entièrement destinés à la consommation locale ou régionale[2]. De même les importateurs des denrées coloniales n'ont pas hésité à payer les tarifs plus chers pour pénétrer plus vite et plus loin, Rouen transitait encore au commencement du XIXe siècle les sucres de Saint-Domingue, du Brésil et de Cuba, les tabacs de la Havane, les épices d'Espagne, les cafés d'Amérique, les riz d'Italie. Le commerce en était achalandé et pour les transporter la municipalité demandait la création d'un coche d'eau accéléré. Sous la Restau-

1. Flachat : *121*, p. 288 ; Le Corbellier : *168*, p. 1877, 1880 ; Sekutowicz : *146*, p. 94 ; de Rousiers : *145*, p. 103, 111 ; Annu. S. I., 1807, p. 417 ; Cons. général S. I. : 1899, p. 43 ; C. R. Ch. C. : 1843, 1910, tab. 13 ; B. S. Agr. : I, p. 102, XXIV, p. 222 ; A. mun. délib. : 27 juillet 1847.

2. Le Corbellier : *168*, p. 456 ; Annu. S. I. : 1807, p. 430 ; A. Nat. : F[12] 1271.

ration, les négociants rouennais dirigeaient sur Paris 28 000 quintaux de sucre, 7 700 de café, 950 de riz, 2 700 de tabac, 1 880 d'épices. Actuellement la capitale reçoit ces approvisionnements directement des ports côtiers et par voie de fer[1].

A LA SORTIE, le commerce de transit est moins important. Cependant, le port fut longtemps l'entrepôt général des provinces voisines. Sans doute, leurs productions ne pouvaient former à elles seules le chargement complet d'un navire ; mais elles constituaient pourtant des frets d'appoint appréciables. Les transitaires rassemblaient les serges noires d'Amiens, les tissus rayés d'Aumale, les chapeaux de Caudebec, les cuivres et les cartons d'Avranches, les épingles de Rugles, les beurres d'Isigny, les fromages de Basse-Normandie, les fruits de la vallée de la Seine, les bas d'estames, les enluminures et les serviettes de Paris, les savons de Marseille, les coutils et les fils de Rennes, les soies de Lyon, les outils de Saint-Étienne, les couteaux de Thiers[2]. L'Espagne, l'Angleterre et surtout la Hollande furent longtemps d'excellents clients. Presque tous les ports assez considérables de la Hollande possédaient, vers le début du XVIIe siècle, une rue portant le nom de quai de Rouen, laquelle dénomination s'est presque conservée jusque dans nos jours. A Amsterdam, le trafic était assez important pour justifier la formation d'une corporation des patrons de navires faisant exclusivement le service de Rouen. Mais à la fin du XVIIIe siècle, ces transactions s'étaient fort ralenties. L'Angleterre ne demandait guère que des objets de luxe, de la dentelle et des gants. La Hollande et les villes hanséatiques n'importaient que des soies de Lyon. L'Espagne et le Portugal ne recevaient que des parties de

1. Flachat : *121*, p. 288 ; A. Nat. : G[7] 502.
2. De Beaurepaire : *182*, p. 429 ; Van Biema : *174*, p. 82, 83 ; A. S. I. : C 858

verrerie, de rhum et de soie. Dès 1715, les sorties atteignaient à peine le sixième des entrées.

Actuellement, elles ne dépassent pas le neuvième. Les progrès de l'industrie du sucre, du chocolat, des salines, ont changé, pour ces denrées, le sens du mouvement commercial. Elles figurent maintenant à la sortie. C'est une des exportations les plus intéressantes du commerce régional (65 000 tonnes). Par ailleurs, des métaux travaillés, des matériaux de construction (plâtre de Paris, craie de Rouen, ardoises et tuiles de Bourgogne), des produits pour la verrerie (sables de Fontainebleau) ou pour la porcelaine (kaolins du Limousin), des graines de semence, des fourrages en balle, surtout des fûts vides, telles sont les principales marchandises chargées à Rouen à destination d'Angleterre et de nos colonies. Le transit si important à la remonte est négligeable à la descente. Rouen s'oriente définitivement vers sa fonction de courtier régional. La ville devient une place d'importation[1].

C'est là la caractéristique la plus accusée du port. La plupart des navires redescendent sur lest après avoir débarqué les approvisionnements destinés aux pays d'amont. En 1909, sur 4 160 000 tonnes aux importations, 2 637 000 tonnes ont remonté vers l'intérieur de la France avec les destinations suivantes[2].

Mantes, l'Eure, Conflans, Argentan, la Briche, Neuilly.	522 000 tonnes.
Puteaux, Paris, La Villette, Aubervilliers, Pantin. . .	1 837 000 —
Oise, Marne, l'Est.	213 000 —
Canaux du Nord et l'Escaut..	11 000 —
Yonne, canaux de Bourgogne et du Centre.	54 000 —
	2 637 000 tonnes.

En réalité les importations de la cité normande dépendent étroitement de son hinterland commercial : tous les

1. C. R. Ch. C.: 1909.

2. P. Léon : ouv. cité, p. 135 ; Foreign office : *161* et *162* ; C. R. Ch. C., 1909, p. 165.

progrès faits par Rouen depuis 25 ans sont dus uniquement aux transactions régionales. Le transit est la fonction de beaucoup la plus importante du port et l'on s'est demandé s'il n'était pas plus simple et moins coûteux pour la région parisienne de créer à Paris un port de mer ?

Nous savons que les calaisons sans cesse croissantes de la marine marchande entraîneront de fortes dépenses pour le creusement d'un chenal profond de 6m.50 au minimum. Il ne semble pas que les marchandises importées à Rouen et dont on vise de déplacer le trafic, directement jusqu'à Paris, sans séjour et sans transbordement dans la cité normande, il ne semble pas que ces marchandises puissent être chargées des fortes taxes nécessaires pour rémunérer le capital d'établissement. Rouen reçoit des chargements lourds : 890 kilogrammes par tonneau de jauge contre 590 kilogrammes dans l'ensemble des ports français. Ces marchandises sont d'une valeur relativement faible. Un classement des grands ports français d'après le prix de la tonne embarquée ou débarquée mettrait le Havre en tête de liste et Rouen au dernier rang. Le prix moyen de la tonne ressort pour le port côtier à 750 francs, il atteint seulement 101 francs pour le port fluvial. Il en résulte que les houilles, les pétroles, les bois ou les vins ne peuvent grever leurs frais généraux dans d'aussi fortes proportions que les cotons, les cafés, les poivres ou les bois de teinture. Une augmentation de taxe de 0 fr. 50 par tonne pour les charbons, par exemple, obligerait l'importateur à changer la voie d'introduction, à préférer la voie ferrée à la voie fluviale. Dans l'état actuel, les marchandises débarquées à Rouen, en transit sur Paris, sont obérées du maximum des droits qu'elles peuvent supporter. Les travaux exécutés en Seine pour rendre accessible Paris port de mer aggraveraient les tarifs et éloigneraient de la capitale la clientèle qu'on veut y attirer. Mais en admettant que les taxes soient égales dans les deux cas, l'éparpillement des destinations s'oppose présentement à la remontée des cargos de 3000 tonnes.

Cette circulation de détail favorise souvent le chemin de fer au détriment du fleuve. En général les chalands varient de 500 à 1 000 tonnes. Mais les compagnies de transport et de remorquage sont obligées aussi de se servir de péniches de 400 tonnes et même de toues de 300 tonnes. Le négociant les préfère le plus souvent parce qu'il n'a pas besoin pour ses chargements de volume plus important et que les jours où le bateau est inactif étant moins coûteux, il a plus de latitude et plus de facilité pour débarquer sa marchandise. Le moment ne nous paraît donc pas venu de tenter avec chance de réussir la création de Paris port de mer. Sans doute l'approfondissement de la Seine peut être entrepris pour quelques gros chalands qui portent des houilles aux forts clients comme la compagnie du gaz, mais la fonction maritime de la capitale doit s'arrêter là ; c'est tout au plus Cologne et non pas Anvers que l'on peut espérer réaliser[1].

En l'année 1664, le chevalier de Clerville, chargé par Colbert de visiter les villes manufacturières et les ports de la Picardie et de la Normandie. écrivait dans son rapport : « La ville de Rouen est certainement une des plus fameuses escales où l'on se puisse instruire de tout ce qui regarde le commerce. Celui de la mer s'y exerce aussi bien que celui de la terre, et il s'y trouve là des négociants aussi entendus et aussi éclairés des connaissances de l'un et de l'autre qu'il en puisse estre en tout le reste du Royaume[2]. » Ce jugement est encore exact pour la plus grande partie. D'autres villes à l'embouchure des fleuves, Bordeaux, Nantes ont été souvent plus prospères que la vieille métropole normande. Mais cette prospérité, fonction d'un phénomène étranger, d'un édit, d'une loi, a fortement décliné avec la transition du phénomène,

1. De Rousiers: *145*, p. 109, 117, 120; Molinos: *140*, p. 6, 7, 12; Vidal de la Blache: Régions françaises, art. cité, p. 25.

2. De Rousiers : *145*, p. 115 ; B. Nat. : ms. Cinq-cents de Colbert, n° 122.

l'abrogation de l'édit, de la loi. Leurs habitants n'avaient ni l'esprit de persévérance ni la faculté d'assimilation. Au contraire, les Rouennais ont su adapter leur activité commerciale aux évolutions géographiques, passer par toutes les formes du trafic, trouver des acheteurs sur les marchés mondiaux, attirer la clientèle nationale. De même que les navires de haute mer ont subi toutes les transformations depuis l'antique caravelle jusqu'au cargo moderne, de même que la batellerie fluviale a su prendre toutes les dimensions depuis les flûtes de 100 tonnes jusqu'aux chalands de 1 000 tonnes, de même que les messageries ont traversé bien des étapes entre le portage et le wagon, semblablement, Rouen a modifié la fonction de son commerce au fur et à mesure que variaient les conditions économiques.

CHAPITRE VII

L'ÉVOLUTION INDUSTRIELLE

I. LA FABRICATION URBAINE. — II. LA MANUFACTURE RURALE. *Les variations du tissu. La main-d'œuvre agricole.* — III. L'AGGLOMÉRATION INDUSTRIELLE. *L'usine. L'ouvrier.*

L'industrie rouennaise a fait sa fortune en travaillant le plus souvent des matières premières très éloignées de la région. Sans doute, à ses débuts, la fabrique était localisée aux abords même de la cité et les artisans se trouvaient obligés d'utiliser les ressources du plat pays pour alimenter leur ouvroir. Mais elles furent assez vite épuisées, et de bonne heure, les ouvriers durent demander aux marchands des substances plus nombreuses et de meilleure qualité. Le nombre et la facilité des transports commerciaux, les relations fréquentes avec le royaume et l'étranger, l'habitude des risques, les entreprises lointaines leur permettaient de tenir vis-à-vis des petits fabricants l'emploi de négociant capitaliste. Une condition géographique, la route, fut la cause de l'industrie rouennaise, comme elle avait été la raison de son commerce. Alors que d'autres cités mieux situées, à portée de la matière première et du combustible, ont vu, jusqu'à l'établissement des chemins de fer, leur production strictement limitée aux besoins des agglomérations environnantes, Rouen obligée de tout importer, dépourvue des premiers éléments nécessaires à ses ateliers, a pu, de suite, grâce à la Seine, développer ses industries et les faire prospérer.

I. — La fabrication urbaine.

« Pays d'agriculture très avancée, la Normandie orientale fut, au moyen âge, une région réputée pour l'activité de son industrie[1]. » Dès cette époque Rouen est un centre pour le travail des textiles et des peaux. La métallurgie reste confinée dans le pays de Bray, aux environs des sables ferrugineux, la verrerie dans la forêt de Lyons, à proximité du combustible, la brasserie s'étend dans toute la vallée de la Seine. Par contre, les tanneurs et les mégissiers sont installés sur le Robec et la Renelle ; leurs statuts remontent au XIVe siècle. Les seuls tanneurs comptent 40 maîtres faisant valoir 500 fosses. Les cordonniers et les pelletiers possèdent chacun deux corporations différentes. Bien que le développement de l'industrie du lin et du chanvre ait été tardif parce que, en Normandie comme en Flandre, les paysans ne se vêtaient que de laine, cependant les tisserands et marchands de toiles et toileries dataient leurs premiers règlements de 1290. La draperie rouennaise était plus vieille encore. Si la corporation ne fut instituée qu'en 1335, les archives communales signalent la grande activité des laineurs dès 1220. Les monuments ont gardé de nombreux souvenirs de cette importance. Au commencement du XIVe siècle, l'agneau pascal remplace le léopard dans les armes de la cité. A partir de 1300, les bergers et les moutons occupent une place considérable dans les scènes bibliques figurées sur le portail de la cathédrale. Au XVIe siècle, le bon pasteur et son troupeau sont sculptés sous la voûte du Gros-Horloge ; des scènes pastorales décorent les façades des maisons Renaissance, principalement de l'hôtel de Bourgtheroulde. A cette époque, les maîtres de la corporation des drapiers occupent 3 000 artisans[2].

1. Sion : *310*, p. 157, 158.
2. Lavisse : ouv. cité, VIII, prem. part., p. 243 ; de Beaurepaire : *182*,

Évidemment, la marne abondante dans les couches du Turonien était une matière précieuse pour le feutrage des tissus, et les eaux du Robec, malgré leur âcreté et leur dureté, étaient éminemment propres pour le foulage et la teinture. Mais d'autres villes étaient semblablement favorisées par les conditions géographiques, et par ailleurs le troupeau de Haute-Normandie fournissait des toisons de qualité très inférieure, insuffisante pour ces draps délicats qui furent la gloire de Rouen. La laine des mérinos pouvait seule produire les draps de belle sorte. Le haut négoce s'employa à les importer d'Espagne et de Portugal. Ainsi, tandis que dans les autres villes drapantes l'ouvroir et la boutique uniquement occupés à manipuler les toisons nationales demeurent dans les mêmes mains, il existe à Rouen des corporations de marchands drapiers qui ne fabriquent point mais qui commanditent en nature, en laines importées, des corporations de tisserands, de foulons et de teinturiers. « Ce fut grâce aux relations d'affaires des négociants dont l'activité rappelle celle des cités italiennes et flamandes à la même époque que s'étendit l'industrie du drap » dans la vieille métropole normande[1].

La dépendance dans laquelle les grands commerçants tenaient la draperie explique en partie qu'elle fut surtout une industrie urbaine. C'est là un fait général dans toute la Normandie. Aux XIIIe et XIVe siècles, Elbeuf produit des draps communs, Louviers des draps fins, Bernay des bures, Rouen des bourracans, Lisieux des bourats, Montivilliers des droguets, mais on n'a pas connaissance de fabriques de campagne marchant soit individuellement, soit sous le contrôle des villes les plus proches, comme le fut la manufacture du XVIIIe siècle. Les toiliers de Montigny et de Saint-Georges de Boscherville sont des excep-

p. 265; Sion: *310*, p. 164; A. mun. : délib., A[13] 1533; A. S. I. : C 137, 244.

1. Ouin-Lacroix: *208*, p. 107; Enlart: *77*, p. 4; Sion : *310*, p. 160; A. mun. : délib., A[12] 1525; A[13] 1530.

tions spéciales à la manutention du lin et dans la dépendance de l'abbaye de Saint-Martin ; toutefois on ne peut y voir les ancêtres des ouvriers en même temps agricoles et industriels des siècles suivants. D'une part, les cultivateurs peu nombreux n'avaient point assez de main-d'œuvre pour les défrichements et les déboisements plus étendus chaque jour; d'autre part, l'industrie à domicile est fonction de la petite propriété et les grands domaines empêchaient alors sa constitution. Par ailleurs la diffusion de la fabrication des tissus à la campagne rencontrait des obstacles « dans le prix d'un métier, dans l'inexpérience des paysans, parfois dans l'impossibilité de vendre à la ville des produits façonnés hors de son enceinte ». Enfin d'autres raisons inhérentes à la manipulation même des toisons militaient contre la dissémination rurale. L'ouvrier pouvait à la rigueur, sans sortir de sa chaumière, filer, carder et tisser, mais il ne pouvait ni teindre, ni fouler, ni lainer. Pour ces dernières opérations et surtout pour les beaux draps, l'eau était nécessaire ; l'accès de la rivière devait être libre, hors du monopole des seigneurs jaloux de leurs dernières prérogatives. Pour des raisons commerciales, agricoles, industrielles la draperie devait être une industrie d'agglomération urbaine, à proximité d'une rivière, près d'un marché protégé par les libertés communales. Rouen répondait admirablement à ces conditions[1] (Pl. X, A).

Cependant, à la fin du XV[e] siècle, la fabrique rouennaise subit une crise. Les causes en sont multiples. D'abord elle trouve de grandes difficultés à s'approvisionner de laines anglaises retenues par les manufactures d'Outre-Manche. La matière première atteint sur le continent des prix inconnus jusqu'alors, 24 livres au lieu de 16. Au même moment, les artisans rouennais subissent la concurrence des drapiers parisiens et bas-nor-

1. Sion : *310*, p. 162, 163 ; de Beaurepaire : *276*, 569, 620, 739, 746 ; Mantoux : ouv. cité, p. 36 ; Lavisse : ouv. cité, IV, deux. part., p. 130.

mands. La clientèle pauvre de la Champagne et de la Bretagne abandonne la place. Enfin l'introduction des tissus de soie, d'or et d'argent conquit de suite la clientèle riche qui s'habillait avec les draps du sceau. « Les grands seigneurs ne soulaient vêtir de drap de laine et maintenant les seigneurs et autres de petit estat se vêtent de soie[1]. » Pour conserver intégralement son ancienne production, la ville de Rouen devait transformer son industrie, changer les procédés de manipulation, les accélérer. Mais les drapiers essentiellement conservateurs et routiniers se refusaient à acquérir les moulins hors la ville, trouvant, comme prétexte, « le drap filé à la quelongne et foulé aux pieds supérieur à celui filé au rouet et foulé à l'eau ». Ils préférèrent diminuer leur prix de revient en abaissant les salaires, restreindre le nombre des métiers en exagérant la sévérité des règlements corporatifs, réduire la concurrence régionale en refusant l'accès de la fabrique aux ouvriers *horsains*.

A vrai dire, la lutte contre les artisans forains avait toujours été très âpre. Lors des guerres du xve siècle, pour interdire tout travail aux drapiers normands réfugiés dans l'enceinte, les échevins avaient défendu à tout artisan étranger d'exercer son art à moins d'un nouvel apprentissage dans un des ouvroirs de la cité. Plus tard, la diminution de la population fit rapporter ce règlement et l'autorisation de tisser fut donnée aux ouvriers qui pouvaient justifier de faire partie des corporations des villes drapantes et d'avoir subi avec succès un examen devant la maîtrise de Rouen. Mais celle-ci, jalouse de ses anciens droits, se montrait fort sévère. Pour défendre les forains, Henry VI dut donner à tous les drapiers des statuts uniques et un sceau qui portait deux lettres : R (Rothomagensis), F (Forensis). Cependant, dans le but de flatter la haute bourgeoisie rouennaise, les rois de France après la conquête de la Normandie remplacèrent le F par S

1. Sion : *310*, p. 162, 163 ; A. mun. : délib., A^{9}, mars 1895 ; janvier 1896.

(Sigillum) et rétablirent les anciennes prérogatives. Les forains s'établirent dans la banlieue. Les maîtres se défendaient avec la même vigueur contre leurs compagnons. A la fin du xv[e] siècle, les chefs-d'œuvre, les droits d'entrée, les faveurs concédées aux fils de patron, toutes ces mesures font de la maîtrise une oligarchie où l'ouvrier a de moins en moins accès. Il est condamné à travailler toute sa vie sans jamais arriver aux échelons supérieurs de la hiérarchie où seulement l'existence est plus facile. A cette époque un fouleur gagne 4 sous par jour, un laineur 2 sous 6 deniers, mais le chômage, les amendes répétées pour manquement à une discipline trop rigoureuse, les droits d'aunage exorbitants, laissent au compagnon à peine de quoi vivre. Aussi, malgré les édits qui l'empêchent de sortir de la ville, l'artisan n'hésite-t-il pas à quitter la cité pour aller demeurer à Carville, à Longpaon ou à Darnétal. Les subsistances y sont meilleur marché, le travail plus régulier et plus rapide. Les jours fériés sont moins nombreux et la rivière permet d'achever une pièce de drap en 3 semaines, tandis que 6 sont nécessaires à Rouen. Pour des raisons industrielles, économiques et démographiques, les vallées commencent, dès la fin du xv[e] siècle, à condenser la main-d'œuvre. L'industrie urbaine émigre insensiblement vers le plat pays[1].

II. — La manufacture rurale.

Les variations du tissu. — Après son exode, la draperie est restée confinée aux abords de la ville, dans la banlieue. Née dans une cité d'activité bourgeoise, elle y demeura fidèle. C'est encore l'industrie à domicile d'une agglomération urbaine. Le foulage et la teinture l'attirent sur les bords de l'Aubette et du Robec où se fait la majeure partie du travail. Grâce aux progrès des manipulations de la

1. Ouin-Lacroix : 208, p. 91 ; A. mun. : délib., A9.



A. — MAISONS DE DRAPIER A ROUEN

(XVI[e] siècle).



B. — CHAUMIÈRE DE TISSERAND AU MONT-AUX-MALADES

(XVIII[e] siècle).

laine, grâce aux succès des teinturiers, la fabrique de Darnétal arrive dès le XVI[e] siècle à faire mieux que celle de la métropole. Foulés aux pieds, les draps de Rouen n'avaient pas si bonne apparence que ceux de Darnétal travaillés à l'eau. « Il y a bon drap de Darnétal, reconnaissait l'échevinage, et ung de 50 sols se montre mieux qu'ung de Rouen de 60. » Aussi, malgré l'interdiction aux drapiers de la vallée d'imiter les lisières de Rouen, les frocs et les espagnolettes des tisserands forains sont très demandés dans la généralité et même à l'étranger [1]. A la fin du XVII[e] siècle, la draperie urbaine est réduite aux qualités inférieures ; ratines et droguets. Le nombre des artisans laineurs ne dépasse pas 3 500, tandis qu'il est de 3 000 à Darnétal pour les droguets et les draps du sceau, de 1 900 à Louviers qui fabrique des qualités moyennes, de 8 000 à Elbeuf spécialisé dans les très belles étoffes [2]. C'est peut-être l'époque où l'industrie rouennaise a été le plus près de sa déchéance. Les draps fins venaient de l'abandonner : les fleurets (chanvre et lin), les blancards (tout lin) tissés dans le plat pays et la banlieue ne pouvaient soutenir la concurrence des articles similaires du Caux, du Roumois et du Lieuvin ; les cotonnades étaient encore inconnues [3]. A d'autres époques d'activité moins grande, les fabricants ont modifié l'outillage et reconquis la clientèle. Mais ici rien de tel. L'industrie de la laine n'était plus en rapport avec les conditions géographiques. La draperie quittait la ville pour s'établir près des rivières, la main-d'œuvre abandonnait la cité parce qu'elle y mourait de faim.

La décroissance de la draperie rouennaise s'accéléra pendant tout le XVIII[e] siècle, non seulement comme qua-

1. Périaux : *237*, p. 251 ; Tougard : *311*, p. 204 ; de Beaurepaire : *247*, p. 430 ; A. mun. : délib., A[11] 1512.

2. Lavisse : ouv. cité, VIII, deux. part., p. 233 ; Sagnac : *212*, p. 24 ; B. mun. : ms. n° 2191, 2594 ; B. Nat. : ms. fr. 8752, 8757[ter] ; A. Nat. : G[7] 491 ; H[1] 1588[11].

3. Reybaud : *210*, p. 256 ; A. Nat. : F[12] 1423.

lité mais surtout comme quantité. D'une façon générale les beaux tissus s'éloignent de la métropole normande ou de sa banlieue. Ils se confinent sur les bords du Puchot et de l'Eure dont les eaux plus pures, moins rèches et moins salies par la teinture sont plus favorables au foulage que celles de l'Aubette et du Robec. Les draps du sceau entrent pour 4 pour 100 dans la fabrication rouennaise, pour 19 pour 100 dans celle de Darnétal, pour 100 pour 100 dans celles de Louviers et d'Elbeuf. L'arrêt du conseil du 25 juillet 1725, en défendant la concentration dans les mêmes mains de l'industrie des draps fins et des sortes communes, avait consacré une situation acquise. Les artisans rouennais acceptèrent de tisser des qualités inférieures et se bornèrent à réclamer contre les inspecteurs de la marque, très sévères pour les malfaçons toujours fréquentes dans une industrie en détresse. Dès 1768, la draperie de Rouen est devenue une industrie de deuxième ordre [1]. Elle a abandonné à Elbeuf, à Louviers, à Darnétal la fabrication des étoffes chères qui se payent 18 à 20 livres l'aune ; elle s'est étroitement spécialisée dans les sortes communes et les flanelles dont le prix ne dépasse pas 4 livres l'aune. Les manufacturiers urbains tentent d'accaparer le monopole des toiles composées de laine et de coton. Mais ils ne peuvent lutter contre la puissante corporation des toiliers forte de 527 membres, prépondérante dans les affaires et les conseils de la cité [2].

A vrai dire, cette puissance était récente. Auparavant, le coton arrivait directement filé du Levant et d'Amérique ; il était utilisé comme mèche à chandelle ou dans la ganterie et n'entra dans la composition des étoffes qu'à la fin du XVIIe siècle. Il constituait la trame des siamoises dont la chaîne fut d'abord de soie puis de lin. Mais les métiers consacrés à ces tissus devaient être en petit nombre car

1. Chaplal : *186*, II, p. 255 ; A. Ch. C. : XVIII ; A. S. I. : C 158, 161 ; A. Nat. : F 12 560 (Échantillons dans le dossier).

2. Levasseur : *203*, II, p. 679 ; Ville de Rouen : *236*, p. 326 ; A. S. I. : C 124, 147, 378 ; L 2401 à 2403.

INDUSTRIE DE LA DRAPERIE DANS LA HAUTE-NORMANDIE

VILLES	SORTES FABRIQUÉES	LAINES UTILISÉES	NOMBRE DE MÉTIERS en 1667	NOMBRE DE MÉTIERS en 1768	PIÈCES MARQUÉES EN 1768	VALEUR DE LA FABRICATION
Elbeuf	draps fins	espagnoles	300	633	14 874	6 298 626 livres
Orival	espagnolettes, croisé		78	8		
Louviers	draps fins, ratine	espagnoles	»	111	4 086	1 867 154
Darnétal	draps fins, espagnolettes	espagnoles	52	88	4 905	1 524 980 —
	flanelle, droguet, molleton	nationales	50	182		
Rouen	ratines, flanelles	nationales	445	268	4 551	948 842 —
	espagnolettes	espagnoles				
Les Andelys	draps fins, ratines	espagnoles	»	8	525	252 227 —
La Bouille	draps fins	espagnoles	»	8	130	25 202 —
Bolbec	froc	locales	»	130	pièces non marquées, livrées à la consommation locale.	
Fécamp			»	12		
Villages du Caux			»	22		
Gisors			»	2		

les intendants le Blanc et la Bourdonnaye n'en parlent point. L'intérêt des futures cotonnades disparaissait complètement devant celui de la draperie lorsqu'au début du xviii[e] siècle, un négociant, Delarue, ne pouvant se défaire de 40 balles de cotons en laine imagina de les faire filer. Les bénéfices furent assez importants pour décider les marchands de Rouen à importer le coton en laine au lieu de le recevoir tout filé [1]. En relation constante avec les Indes occidentales, acheteurs de nos blancards et de nos fleurets (chanvre et lin), le port de Rouen était merveilleusement placé pour le transport des cotons de la Guyane, de Saint-Domingue et de la Guadeloupe. Les fibres coloniales plus longues et plus faciles à manier que celles du Levant laissaient sur les étoffes et les mouchoirs un certain duvet. C'était une cause d'infériorité vis-à-vis des étoffes similaires de l'étranger [2]. Les fabricants de Rouen s'attachèrent à la faire disparaître ; ils arrivèrent vite à copier les produits anglais et hollandais. Le succès de ces imitations fut la raison de l'essor prodigieux et subit de l'industrie cotonnière.

Durant tout le xviii[e] siècle, l'activité de la fabrique rouennaise ne se ralentit point. Tout d'abord, les siamoises, les fichus, les mouchoirs, les toiles de coton rayées et à carreaux font concurrence aux toiles fortes de chanvre et de lin. En 1709, les tissus teints en bleu et en rouge avec réserve, les premières rouenneries, arrêtent l'importation des articles semblables venus d'Orient. En 1730, on essaye les velours de coton à la façon de Gênes, puis vinrent les quadrillés, les damiers, les basins, les milanaises. Dès 1753, paraissent sur les métiers des guinées rayées et à carreaux de différentes couleurs. La région rouennaise cherche à supplanter la Hollande, et pour laisser quelque suspicion sur l'origine, on avait soin de par-

1. Reyband : *210*, p. 254, 262 ; Beaumont : *183*, p. 4 ; Sion : *310*, p. 72 ; Dujardin : *190*, p. 42 ; Cordier : *188*, p. 127, 128 ; Ouin-Lacroix : *208*, p. 111 ; B. Nat. : ms. fr. 8037 ; A. Nat. : F[12] 560.

2. A. Ch. C. : XXVIII ; A. Nat. : F[12] 1341.

fumer les pièces de girofle et d'autres épices. A la même époque sortirent les polonaises. En 1759, après la chute de la compagnie des Indes, les filateurs réussissent à produire des fils assez fins pour tisser la mousseline ; puis malgré les réclamations des fabricants de toiles fortes et ceux de la rouennerie, malgré les rigueurs du parlement, les toiles peintes, les indiennes sont lancées dans la circulation et conquièrent la clientèle par leur bas prix et la fraîcheur de leur coloris. L'année 1762 se signale par l'introduction des coutils et camelots à la manière de Bruxelles. A la veille des traités de 1786, les métiers livraient encore des nankins, des reps, des piqués, des chinés, des cravates et des châles copiés sur les modèles anglais. L'Inde, l'Angleterre, la Hollande, les Flandres n'ont pas créé un type, un genre qui ne fût aussitôt imité et reproduit [1]. Quand les ouvriers normands sont trop mal habiles, les fabricants n'hésitent pas à faire venir des artisans étrangers : des Anglais pour la mousseline, des Génois pour les indiennes.

C'étaient là les sortes les plus belles, les plus recherchées parce qu'elles étaient les plus voisines des étoffes de soie et de laine. Mais la manufacture s'était attachée de bonne heure à la confection des produits meilleur marché, ceux qui pouvaient utiliser les cotons médiocres sur une chaîne de lin. Ces étoffes étaient surtout tissées dans les villages du Caux, mieux placés pour la culture de la linacée et déjà spécialisés avant la filature du coton dans les toiles fortes pour voiles de vaisseaux, pour emballages et pour doublures. Au XVIII[e] siècle, la région d'Yvetot fabrique aussi les guingats (chanvre et lin) pour matelots, des tissus d'étoupe pour emballage, des pièces de lin sans mé-

1. Levasseur : *203*, I, p. 13, II, p. 337, 524 ; de Boislisle : ouv. cité, II, p. 442 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, I, p. 55, 509 ; Sion : *310*, p. 174 ; Reybaud : *210*, p. 267 ; Ville de Rouen : *236*, p. 4, 244 ; Lecomte : *199*, p. 278 ; Miromesnil : *301*, II, p. 270 ; Savary : *171*, III, p. 240 ; IV, p. 1021 ; A. Ch. C. : IX, XXII : A. S. I. : C 147, 157 à 159, 2111 ; M. statis., p. 198, 191 ; A. Nat. : F[12] 560, 1338, 1405[B] ; G[7] 499, 502.

lange pour les vestes de paysan, des bougrans (chanvre et coton) pour les parapluies et les cirés, des boucassines (lin et coton) pour les doublures, des treillis pour les coiffes à chapeau. Enfin dès 1700 Rouen faisait partie des 17 villes protégées possédant le privilège de confectionner les bas au métier. En 1787, la ville et la banlieue produisaient 36 000 douzaines de bonnets et de paires de bas[1].

Dans le développement de leur industrie, les cotonniers furent puissamment aidés par les teinturiers et les curandiers. Cependant les entraves à leur fabrication étaient constantes. La défense d'utiliser les eaux des rivières avant le 15 mars et après le 10 octobre, l'obligation d'employer pour leurs fourneaux le charbon de terre, l'interdiction absolue d'user le bois des forêts, les plaintes contre la chaux et la soude qui servaient au blanchissage, l'autorisation donnée aux drapiers de teindre eux-mêmes leurs laines leur causaient de graves préjudices. Néanmoins protégés, subventionnés même par les toiliers, ils ne se découragèrent point. Il semble qu'ils soient parvenus assez vite à obtenir la teinture petit teint, le bleu et ses dérivés ; mais en 1731 ils ignoraient encore le secret des couleurs grand teint, surtout de ce rouge incarnat appelé rouge des Indes puis andrinople, qui seul pouvait permettre à l'industrie de Rouen de lutter contre les étoffes d'Orient. On essaya d'abord d'importer le coton filé et teint d'Orient, mais il était trop cher et fort grossier. On dut se résoudre à suivre l'exemple des teinturiers méridionaux et à faire venir des spécialistes d'Andrinople. Fresnel de Darnétal réussit le premier sur leurs indications à produire la teinte cherchée. Plus tard, la Chambre acheta d'un chimiste étranger les procédés pour obtenir les verts, les gris et les jaunes. En 1765, le secrétaire de la société d'agriculture essaya en vain de tirer de la croisette portugaise un rouge aussi solide et aussi beau que la garance.

1. D'Estaintot : *192*, p. 120, 121 ; Levasseur : *203*, II, p. 337 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, p. 55 ; Sion : *310*, p. 176 ; A. S. I. : C 161, 2111.

Plus tard, un Alsacien Hoffmann, statmeistre d'Hagueneau, vint à Rouen fabriquer les premiers produits. Jusqu'à la veille de la Révolution, la teinture demeure en grande activité. 88 maîtres s'y emploient sans relâche: leur renommée est européenne. Le Tiers État de Rouen sollicite de la Constituante l'établissement d'un cours de chimie public et gratuit[1].

L'extrême diversité des étoffes, la dispersion des manufactures, la crainte de voir disparaître une industrie qui était la gloire et la richesse de la généralité mais qui par cela même était l'objet de toutes les malfaçons et de toutes les contrefaçons, surtout le désir royal de créer des charges nouvelles, toutes ces raisons rendirent le droit de marque particulièrement minutieux, souvent brutal pendant le dernier siècle de la monarchie. Un arrêt du conseil du 22 septembre 1711, renouvelant l'ordonnance sur les étoffes de chanvre et de lin de 1669, prescrivait de porter en écru à la ville de Rouen toutes les toiles urbaines ou foraines pour y être marquées avant le blanchissage. Les curandiers et teinturiers ne pouvaient travailler les tissus avant l'apposition du signe indiquant qu'ils avaient payé le droit de 5 sols par balle et que les étoffes étaient conformes en chaîne, trame et dimensions aux règlements des inspecteurs. Les rouliers étaient également passibles d'amende s'ils chargeaient dans les villes possédant des bureaux des étoffes dépourvues de marque. Seuls, les textiles destinés aux colonies furent affranchis de cette obligation dans les années qui précédèrent les traités libre-échangistes. A l'origine de l'industrie cotonnière ces édits ne furent pas inutiles; dans les deux premiers mois de 1716, 59 procès-verbaux furent dressés contre les infractions aux ordonnances. Par la suite, si le droit de marque greva les tissus de frais très lourds, si la fabrication des

1. Chaptal: *186*, II, p. 266; Lelong: *200*, p. 221, 222; Lecomte: *199*, p. 276, 357; A. Ch. C.: XII, XXXI; A. S. I.: C 151, 2120; A. Nat.: F[12] 652, 1245, 1405[B], 1423, 1425.

cotonnades s'en trouva souvent arrêtée dans son essor, au moins cette mesure eut-elle pour avantages d'assurer la réputation de la marchandise et de garantir la clientèle. Enfin les comptes des inspecteurs nous permettent de juger exactement ce que fut la prodigieuse fortune des cotonnades[1]. Elle fut surtout subite; de 1717 à 1732 le nombre des métiers consacrés aux cotonnades à Rouen et dans sa banlieue monta de 1 631 à 3 614. En 1766, les toiles fortes et siamoises fabriquées dans la même région atteignaient 3 550 000 livres; en 1775, 13 987 000 livres. Mais la marque de la cité fonctionnait également pour les métiers du Caux, du Vexin, du Roumois et du Lieuvin qui en réalité travaillaient pour des négociants rouennais. Le plus souvent, c'est la totalité de cette production qui est chiffrée. En 1718 elle accuse la visite de 67 000 pièces, en 1732, de 167 752 pièces, en 1766, de 422 926 pièces valant plus de 32 millions de livres. En 1773, un inspecteur, Latapie, rapporte que la toilerie de Rouen est à cette époque la plus considérable de France. 10 ans après, un autre inspecteur, Goy, évalue à 19 865 le nombre de métiers battant tant à Rouen qu'à 15 lieues à la ronde. Ils occupent 188 207 personnes. Dans les 6 premiers mois de cette même année 1783, il a été marqué 183 714 pièces dont 63 000 pour la ville et sa banlieue. A la veille de la Révolution, la fabrique des toiles et toileries de la généralité pouvait produire année commune 500 000 pièces valant 45 à 50 millions de livres et la valeur de la bonneterie atteignait 1 800 000 livres. L'ensemble donnait un poids total de 6 millions de livres pesant. Rouen était le centre instigateur de cette activité[2].

Parallèlement aux textiles, d'autres industries se développaient qui en vivaient. A défaut de l'huile de morue arrêtée souvent par les corsaires, des huileries de colza et

1. Levasseur: *203*, I, p. 66, 67; Chaptal: *186*, II, p. 265; A. Ch. C.: II, XVIII, XXIII; A. Nat.: F[12] 1423, 1425.

2. Lecomte: *199*, p. 276; Dujardin: *190*, p. 43; Ouin-Lacroix: *208*, p. 112; A. S. I.: C 152, 160, 2111; A. Nat.: F[12] 560, 650, 1423, 1424.

de rabette s'étaient fondées pour fournir les apprêts nécessaires. Des savonneries avaient réussi à remplacer pour le foulage les produits similaires de Marseille. Une usine d'acide sulfurique fut créée en 1769 pour le blanchiment des toiles en *crû*. Le papier d'emballage prenait une extension en rapport avec les déchets fournis par les nombreuses toileries. Enfin, sans être liées directement au coton, d'autres fabrications avaient utilisé les améliorations suscitées par sa manufacture. Les faïenciers durent une grande partie de leur vogue aux progrès des teinturiers dans la manipulation des couleurs. Les verreries menacées de fermer devant la déforestation descendirent des plateaux s'établir à Eauplet, à Quevilly, plus tard à Lescure où elles trouvaient à s'approvisionner facilement par l'arrivée des charbons de terre imposés aux curandiers. Seules périclitaient les industries sans rapport avec les textiles. Les brasseurs déclaraient en 1770 qu'ils ne comptaient plus que deux maîtres et qu'ils ne recevaient plus d'apprentis. Les tanneurs, chassés des rivières par les teinturiers et les papetiers, trouvaient difficilement à recruter des ouvriers qui préféraient devenir toiliers. En 1775, cette corporation si riche jadis comptait seulement 18 maîtres et ne possédait que deux moulins. Au XVIIIe siècle toute l'activité de la région rouennaise évolue autour des cotonnades[1].

La main-d'œuvre agricole. — L'introduction du coton précipita l'évolution qui depuis le XVe siècle tendait à faire de la Normandie une région d'active industrie rurale. Dès la fin du XVIIe siècle, les habitants des villages voisins de Darnétal abandonnent le bourg et la vallée pour les mêmes raisons qui les avaient poussés jadis à quitter la

1. Levasseur : *203*, II, p. 3, 12 ; Duchemin : *286*, p. 58, 59 ; Corneille : *184*, p. 391 ; Ville de Rouen : *235*, p. 198 ; Fouquet : *227*, p. 772 ; Le Vaillant de la Fieffe : *201*, p. 276 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, III, p. 388, 488 ; A. Ch. C. : IX, XXXI ; A. S. I. : C 137, 140 ; L. 2403 ; M. statis., p. 146 ; A. Nat. : F[13] 1558 ; AF[II], pl. 76.

ville. Le mouvement ouvrier remonte sur le plateau et la draperie de Darnétal serait tombée comme celle de Rouen si un décret royal de 1688 n'avait autorisé les drapiers urbains à habiter en dehors des faubourgs. « A l'exception des draps fins qui se font à Darnétal, Elbeuf et Louviers, écrivait l'intendant d'Herbigny en 1704, tout le reste des étoffes de laine se fabrique dans les campagnes. » De même les toiles de lin et de chanvre absorbaient une importante main-d'œuvre agricole. 5 à 6 000 ouvriers produisaient annuellement 6 ou 7 000 pièces. D'après un mémoire sur les manufactures de toile de la généralité de Rouen, il n'y avait point de maîtres dans cette fabrique : « ce sont des laboureurs qui les font ou font faire ; sans doute le menu peuple de Rouen gagnait sa vie en façonnant les fibres dont il achetait chaque vendredi quelques livres au marché pour revendre le fil : mais c'était surtout dans le plat pays que tournait le rouet. » Ces artisans avaient déjà les mêmes besoins d'indépendance qui caractérisèrent plus tard les cotonniers. Des *émotions populaires* se produisirent quand le parlement voulut interdire le tissage aux femmes et aux enfants. En 1681, à la suite de différends avec les fabricants, 4 500 d'entre eux, bien que bons catholiques, s'installèrent dans le Suffolk, d'où l'ambassadeur ne put les faire revenir. Encore confinés dans la banlieue immédiate des villes à la veille de la Renaissance, les métiers s'étaient répandus en 1700 en bien des points du plat pays. Le coton y trouva une main-d'œuvre abondante. Les paysans étaient préparés par le travail de la laine et du lin à cette association de la fabrique et de la culture qui fit la prospérité des villages au XVIIIe siècle [1].

Cependant, avant de fonder définitivement son établissement, l'industrie rurale rencontra de grandes résistances.

1. De Boislisle : ouv. cité, II, p. 443 ; Miromesnil : *301*, p. 29, 58 ; Sion : *310*, p. 171, 175 ; Turgis : *313*, p. 304 ; B. Nat., ms. fr. 8037 ; A. Ch. C. : XXXII ; A. S. I. : C 126, 2120 ; A. Nat. : G^7 491 ; H. 1588.

Les premières vinrent des grosses maisons de lainage et de toiles demeurées à Rouen ; les cotonnades leur avaient pris la meilleure partie de leur main-d'œuvre. « La fabrique des ouvrages de fil et de coton tels que sont les siamoises, mouchoirs, toiles rayées et autres étoffes de cette qualité ayant augmenté à un point qu'il ne se trouve plus d'ouvriers pour la manufacture de laines, ni pour filer les lins et faire toiles fortes et blancards dont le commerce est le plus considérable et le plus avantageux qui soit dans cette province. » Un grand nombre de jeunes filles d'Oissel, parties comme laineuses dans le quartier Saint-Hilaire, revinrent à leur paroisse comme fileuses. Les quelques tisserands du coton restés en ville représentèrent encore que « le grand nombre de leurs marchandises qui se fabrique en campagne et dans le pays de Caux, qui ne se trouve exposé à aucune visite et voisin de l'étranger, ruine absolument la manufacture de la ville ». La chambre appuya les forains rapportant que les prétentions des fabricants de Rouen étaient excessives, que les campagnes confectionnaient d'aussi belles toiles que la ville et qu'enfin elles étaient assujetties à des droits de visite, de marque et d'aunage beaucoup plus forts. Néanmoins, le parlement composé de gros propriétaires fonciers, allié à la grande bourgeoisie, proposa au roi de faire défense aux cultivateurs de carder et de filer aucun coton teint mêlé avec fil teint ou non teint. L'intendant de Gasville n'osa pas admettre ces conclusions ; il craignait l'arrivée dans l'enceinte urbaine d'une population ouvrière, turbulente, instable, habituée à une liberté acquise dans le plat pays, hors des corporations[1].

Des attaques plus importantes étaient prononcées par les grands cultivateurs. La main-d'œuvre industrielle se recrutait au détriment de la main-d'œuvre agricole. « Les

1. A. Ch. C.: VII, XVIII ; A. Nat. : F[12] 565, 652, 838, 844[c], 1424, 1425.

gens de campagne, remarque l'intendant, de tout âge et de tout sexe, préfèrent le filage et le cardage du coton à tout autre travail ; on ne peut plus trouver de domestiques pour la culture des terres, ni de journaliers pour la récolte. » L'archevêque de Rouen, un des grands propriétaires fonciers de la vallée de la Seine, se plaint des artisans qui abandonnent la culture des champs et des vignes et du manque de bûcherons pour abattre les bois si nécessaires à Paris et à Rouen. Un valet de ferme qui gagnait auparavant 40 à 50 livres par an, exigeait maintenant 150 livres et plus. Les journaliers, les batteurs en grange payés 8 ou 10 sous demandaient 25 et 30 sous et la nourriture. Pour venir en aide aux travaux des champs, un arrêt du 28 juin 1723 ordonna que toutes les manufactures de toiles à carreaux et rayées, siamoises, fichus, steinkerques, à l'exception de celles de la ville et des faubourgs de Rouen, cesseraient toute fabrication du 1er juillet au 15 septembre. Pendant la même époque, les manufactures urbaines ne pouvaient faire travailler les fileuses rurales [1].

Cette interdiction ne fut jamais respectée et la main-d'œuvre du coton se recruta surtout dans le plat pays. Des 188 207 individus occupés en 1783 dans la cotonnade, les faubourgs de Saint-Gervais et de Martainville à Rouen, les paroisses de Sotteville, Franqueville, Belbeuf, Saint-Sever et Darnétal n'employaient guère que 40 000 personnes. Le reste travaillait dans la campagne. « Tout le pays depuis Rouen jusqu'au Havre, écrivait A. Young, est un district plutôt manufacturier qu'agricole. Dans les ressources des habitants, la ferme ne vient qu'après la fabrique. » Dans certaines paroisses autour de la métropole normande, le coton occupait jusqu'à cinq sixièmes des habitants [2].

1. Sion : *310*, p. 186 ; Chaptal : *186*, II, p. 265 ; Dujardin : *190*, p. 303 ; Annu. S. I. : 1806, p. 192 ; A. Nat. : G7 502, 504.

2. Reybaud : *210*, p. 259 ; Oain-Lacroix : *208*, p. 114 ; A. Young : *320*, II, p. 384 ; A. S. I. : C 152.

Dans la manufacture des cotonnades, la filature s'adaptait mieux que le tissage aux occupations agricoles. Elle pouvait se prendre et se laisser à volonté. Elle était surtout d'un apprentissage plus rapide et ne demandait presque aucune mise de fonds. L'artisan des campagnes fut surtout fileur, celui des villes, tisserand. Les cotonniers des quartiers Saint-Gervais, Saint-Sever et Martainville se partageaient en 758 tisserands contre 192 fileurs, tandis que dans le recensement nominatif de la Houssaye-Bérenger, en 1793, on compte 192 fileuses de coton, 10 de lin, contre 28 tisserands. Le nombre des rouets dépassait de beaucoup celui des métiers. Sans compter les enfants et les vieillards qui préparaient le fil et le cardaient, un métier accaparait le travail de 10 personnes, de 12 pour les siamoises. Souvent, le tisserand recherchait en dehors de sa famille, la main-d'œuvre des fileuses voisines. C'était une sorte de travail à façon.

A l'origine, succédant à la manufacture de la laine et du lin, l'industrie du coton fut surtout une association du ménage des champs et du travail au rouet. Semblable à son camarade du Lancashire, le paysan de la région rouennaise était en même temps cultivateur et artisan. La masure normande comme le cottage anglais révélaient la dualité des fonctions. Les quelques chaumières demeurées intactes sur les plateaux nous expliquent la vie des cacheux de navette. La pièce en contre-bas avec ses deux métiers, la resserre de coton qui lui est attenante expriment le travail de l'artisan. Le vaste grenier, le toit en pente, les pommiers et le four au bout du plant sont le fait d'un rural. L'hiver, toute la famille concentrait ses efforts autour du métier ; l'été, elle cultivait ses terres ou se louait aux fermiers voisins[1] (Pl. X, B ; fig. 12).

Mais bientôt, le grand développement de l'industrie textile, l'augmentation des salaires qui triplent durant le

1. Sion : *310*, p. 177, 185 ; Turgis : *313*, p. 306 ; A. S. I. : C 325 ; L. 367 ; A. Nat. : F¹² 503 à 505, 650, 658ᴬ, 1341.

règne de Louis XV, la possibilité pour la famille de travailler ensemble, la comparaison avec les journaliers voisins

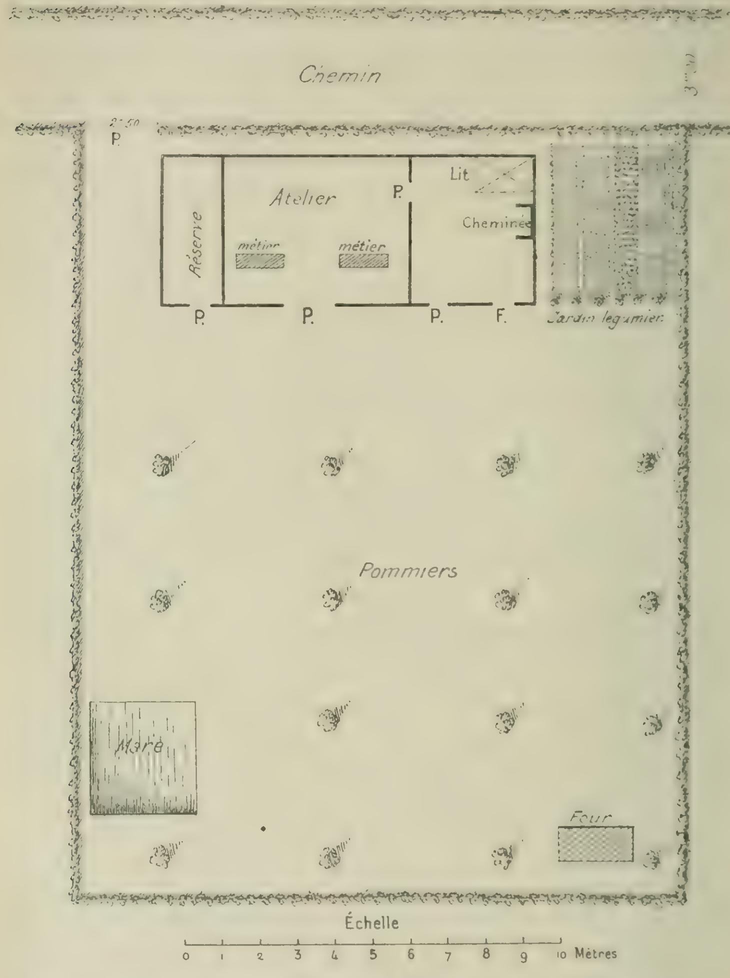


Fig. 12. — Habitation de tisserand à Saint-Aubin-Celloville (1756). (Echelle, 1 : 200 environ).

plus tenus et moins payés, toutes ces considérations déterminèrent la transformation complète de l'ancien paysan en ouvrier de manufacture. A la veille de la Révolution

le cotonnier ne considère plus ses occupations industrielles comme un supplément de revenus mais bien comme la presque totalité de ses ressources. Sans doute puisque son évolution sociale était accomplie, aurait-il pu s'installer en ville où les salaires étaient encore beaucoup plus élevés, mais son instinct de petit propriétaire normand se refusait à enfermer ses libertés dans les soupentes humides et obscures des bas quartiers rouennais. L'atavisme le retenait à sa chaumière. Tous les édits promulgués pour le faire rentrer dans l'enceinte se brisèrent contre sa soif d'indépendance. Il émigrait plutôt que de devenir urbain. Un décret royal du 8 janvier 1766 prescrivait d'arrêter l'embarquement des ouvriers « qui portaient à l'étranger les secrets de la fabrication[1] ».

Cependant la dépendance étroite dans laquelle le peuple des campagnes vivait par rapport à la toilerie avait aussi de graves inconvénients. Il en suivait la fortune ou l'adversité. Si, dans certaines périodes, le rural à son aise pouvait supporter l'impôt si lourd fût-il, à d'autres, les artisans affamés par le déclin de la manufacture n'avaient de ressources que dans le métier des armes. En 1756, à la suite de la crise industrielle et du manque de numéraire, les recruteurs incorporèrent 10 000 ouvriers de la seule région rouennaise. Sous Louis XVI, les progrès des industries étrangères, la cherté du coton, les traités libre-échangistes forcèrent l'intendant à faire distribuer non seulement du blé aux ouvriers mais encore des balles de coton aux fabricants obligés de diminuer le nombre de leurs métiers. Enfin le travailleur était à la merci des intermédiaires[2].

L'ancien métier urbain unissait le commerce à l'industrie. Au contraire, le trait essentiel de l'industrie à domi-

1. Le Parquier : *133*, p. 58 : A. Young : *320*, II, p. 64 ; Levasseur : *203*, II, p. 177 ; A. Ch. C. : XVIII, XXXI ; A. S. I. : C 126, 155 ; A. Nat. : F[12] 1423.

2. Levasseur : *203*, II, p. 950 ; de Beaurepaire : *65*, p. 93 ; A. S. I. : C 2210, 2212 ; A. Nat. : F[12] 1340.

cile est d'être une séparation entre les deux fonctions. L'industrie se trouvait séparée de la vente et dégagée de la demande, mais elle ne pouvait se passer ni des courtiers en coton, ni des courtiers en cotonnade. La main-d'œuvre rurale échappait à la discipline des grands toiliers pour tomber souvent aux mains des commissionnaires. Comme en Angleterre, ils apparaissent au moment de la grande prospérité des cotonnades. Leur rôle est indiqué par un rapport de la Chambre de commerce dès 1744. « La plus grande partie des gens du peuple, écrit le syndic, n'a pas le moyen d'avoir du coton en laine, et ils ne subsistent que par le crédit qu'ils trouvent chez le marchand qui reprend chaque jour en échange leur coton filé. Si ceux qui filent le coton doivent leur subsistance aux avances que leur fait le marchand, le fabricant n'est guère plus en état de s'en passer. » Les grands toiliers de Rouen s'élèvent à plusieurs reprises contre la concurrence de ces petits entrepreneurs ; ils demandent que les transactions des cotons en laine, en filés et en tissus, aient lieu directement à la halle entre les marchands et les fabricants. Mais, après avis de la Chambre de commerce, l'intendant de Brou remarque qu'il est peu de fabricants assez fortunés pour se pourvoir en temps de matières premières et en quantité proportionnée aux besoins de leur industrie. Pour faciliter ces marchés il donne autorisation à toute la corporation des marchands toiliers et passementiers de se servir de telles personnes qu'elle jugera à propos pour porter et rapporter les marchandises achetées ou vendues par les ouvriers des campagnes. A Yvetot seulement, 6 voituriers s'emploient à ce transit. Cependant, au grand dommage des paysans, il arrivait que le commissionnaire remplissait en même temps les fonctions d'inspecteur à la marque. Un seul intermédiaire, de 1735 à 1748, marqua 73 000 pièces de blancard sur une totalité de 123 500. Si donc le travail était réparti en une multitude de petits ateliers, ces entreprises minuscules étaient dans la dépendance étroite des grands négo-

ciants. Presque tous les petits fabricants de Rouen et de la généralité vendent à des marchands qui revendent à Rouen, en coupant le plus souvent le nom du fabricant pour qu'on ne puisse s'adresser à lui : « L'état des fabricants est très critique, écrit un correspondant de Pasquier au début de l'Empire. Ils ont à faire à un trop grand nombre de personnes. Plusieurs préfèrent se mettre commissionnaires et vendre leur coton à un du cent par mois au fabricant. Leur risque est moins grand et leur gain aussi fort. » La concentration commerciale naquit dans l'industrie textile avant la concentration industrielle ; la première était fonction du capitalisme ; la seconde fut une conséquence du machinisme [1].

III. — L'Agglomération industrielle.

L'usine. — Au XVIIIe siècle, la surproduction des textiles amena l'industrie rouennaise à prendre plus largement contact avec le dehors et par là même à entrer en lutte avec d'autres centres industriels du même genre. La cotonnade plus que tout autre tissu est un article de décentralisation. Sa fortune est fonction de l'accroissement constant de la clientèle. Née en dehors de l'agglomération urbaine, elle n'est pas destinée, comme la draperie, à un marché très restreint de par la valeur même de la marchandise. Tandis que le prix et le poids de la laine incitaient le drapier à obtenir une certaine perfection technique du tissu et non un prix de vente minimum, la valeur très modérée du coton, la démocratisation des vêtements qu'il servait à confectionner, la dissémination de la main-d'œuvre, intensifiaient la concurrence ; la poursuite des qualités bon marché devint naturellement

1. Sion : *310*, p. 181, 184 ; Mantoux : ouv. cité, p. 195 ; B. mun. : ms. 1100 ; A. Ch. C. : XXIII, XXXI, XXXXIV ; A. Nat. : F¹² 560, 657, 1423 ; F¹⁴ 1271.

la fin essentielle de ces entreprises. Pour diminuer le prix de revient, il fallait augmenter la production en réduisant les frais généraux. La machine remplit ce double but.

Le machinisme, s'il ne suffit pas à expliquer à lui seul la révolution industrielle, qui transforme la région rouennaise au XIXe siècle, n'en est pas moins le phénomène capital autour duquel tous les autres se groupent, et qui a fini par les dominer tous et leur imposer sa loi.

Dès les débuts du XVIIIe siècle, les Anglais pressentirent que l'accroissement de la demande devait accélérer le développement de l'industrie et qu'à une fonction nouvelle devaient correspondre des organes nouveaux. Dès 1700, J. Wyatt établit la première machine à filer : Arkwright, Hargreaves, Kay, Cartwright perfectionnèrent ses découvertes et mirent au point les broches et les métiers. Les nouvelles inventions donnèrent aux cotonnades d'Outre-Manche un essor imprévu de leurs auteurs eux-mêmes. En 1768, avant la création des mécaniques, le coton occupait dans le canton de Lancastre 7 000 filateurs et tisserands. En 1787, après l'installation des mull-jennys et des spinning-jennys, le nombre des ouvriers atteignait 50 000 [1]. La multiplicité des métiers de campagne, les bas prix de la main-d'œuvre avaient longtemps permis à la manufacture rouennaise de soutenir sans nouvel effort la lutte contre l'étranger. Toutefois vers 1780, la production se ralentit ; la fabrication paraît souffrir d'un malaise qu'expliquent la supériorité des tissus de la Grande-Bretagne et l'abandon de la clientèle américaine. Les cotonniers se trouvaient acculés à transformer les agencements de leur industrie. Les traités libre-échangistes de 1786 déterminèrent une crise qui précipita l'introduction des mécaniques dans la généralité, mais ils n'en furent point la cause initiale.

Dès 1767, Holker, un gentilhomme anglais, écrit à la

1. Mantoux : ouv. cité, p. 416 ; A. S. I. : M stat., 1806.

Chambre de commerce de Rouen qu'il y aurait intérêt à faire filer en fabrique les fileuses des campagnes. C'est là la première idée du travail en commun pour éviter les pertes de temps ; mais elle exclut encore toute pensée de mull-jennys. Cependant, cinq ans plus tard, avec l'appui du roi et malgré l'hostilité des toiliers de Rouen, le même ingénieur parvient à fonder à Saint-Sever une fabrique de velours de coton. Elle utilisait le fil de 1 500 fileuses, faisait battre 180 métiers et distribuait annuellement 754 440 livres de salaires. L'agglomération de la main-d'œuvre donnait des rendements inespérés. Néanmoins, et bien qu'un Français, Brisout de Barneville, ait inventé dès 1759 une mécanique à filer, la première machine introduite en France est de provenance anglaise. Holker importe à Rouen la machine à carder de Milne. « Cette mécanique carde au moins 23 livres de coton par jour par le moyen d'un seul homme, ce que 23 ne peuvent faire si bien et si proprement. » En 1784 paraissent à Louviers les premiers appareils de filature continue ; ils étaient montés par une société fondée avec des capitaux anglais et français mais érigée sous la raison sociale de Fontenay. C'étaient les mull-jennys d'Arkwright[1].

Ces entreprises étaient dirigées par des étrangers dans le but d'éviter pour leurs produits les droits *prohibitifs* ; elles retardèrent en Normandie les effets du traité de 1786. A. Young passant à Rouen en juillet 1778 ne signale pas un chômage anormal. La crise sévit tard, mais elle fut aussi violente. A la fin de la même année, les faillites étaient déclarées, les fabricants se défaisaient de leurs mauvais ouvriers et commençaient à renvoyer les bons. Les toileries de campagne congédiaient leurs tisserands. Rouen signalait au seul bureau des toileries 10 440 chômeurs. La marque visita 83 327 pièces en moins entre 1786 et 1788. La nécessité d'une transformation complète

1. Reybaud : *210*, p. 261 ; B. mun. : ms. 1258, p. 16, 43 ; A. Ch. C. : IX ; A. S. I. : C 158 ; A. Nat. : F^{12} 1338 à 1341.

était évidente. La bourgeoisie urbaine avec un esprit de décision et une fermeté admirables sut conjurer la ruine. Partout fut proclamée la nécessité de se mettre à portée de soutenir la concurrence avec les manufacturiers anglais Les rapports des travaux de la commission intermédiaire de Haute-Normandie, les comptes rendus des enquêtes menées par Pouchet en Angleterre, les traités de fabrication, tous ces documents sont unanimes. Les fabricants anglais de bas, toiles et velours de coton ont sur ceux de France une supériorité qui exclut toute concurrence pour le prix et la qualité. L'Angleterre doit cette supériorité à sa filature qui produit mieux et moins cher que celle des Indes. Elle doit ce double avantage à une machine « qui par le moyen d'un moulin à eau procure une filature continue et dont le mérite singulier est d'avoir tous ses brins allongés et collés les uns sur les autres et de prendre aisément le degré de tension qu'on veut lui donner[1]. » L'avantage des Anglais, pour des cotonnades valant 28 francs les 20 mètres et pesant 3 kilogrammes, était de 47 pour 100.

La fièvre du coton s'empara sous la Révolution de tous les habitants de la ville et du plat pays : elle se traduisit par l'achat de mécaniques françaises et étrangères[2]. Chacun eut l'ambition de posséder une mull-jenny. On en vit chez la plupart des fabricants en filature, chez l'artisan, chez le cultivateur, chez l'instituteur même. On tenta des essais de concentration de la manufacture. Des sociétés réunissaient dans leurs ateliers toutes les opérations. Elles faisaient battre, éplucher, savonner, sécher, carder, tordre et filer le coton. Ce n'étaient pas encore de grandes industries, mais ces manipulations exigeaient cependant

1. Schmidt : La crise industrielle de 1788 en France, Rev. hist., XCVII, p. 85 ; d'Estaintot : *192*, p. 134 ; Ritter : *170*, p. 341 ; Saladin : *213*, p. 240 ; Sion : *310*, p. 294, 296 ; A. mun. : délib., 13 nov. 1789 ; A. Nat. : F[12] 658A, 1338.

2. Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, II, p. 114 ; III, p. 599 ; A. Nat. : F[12] 1338, 1340, 1343.

l'établissement d'appareils très différents : une claie pour le battage, une carde pour le peignage, une boudinerie pour la torsion, une ou deux mull-jennys pour le filage. Dès l'an VI, les ravages des traités de 1786 paraissent conjurés ; le ministre de l'Intérieur refuse à la compagnie de Gaalor de lui vendre la pompe à feu d'Honfleur, excipant que la filature est assez naturalisée en France pour n'avoir plus besoin des encouragements du gouvernement[1]. L'introduction des mécaniques augmenta pendant les premières années de l'Empire : « Depuis quelques années, déclare l'annuaire de 1807, nous avons singulièrement étendu l'usage des mull-jennys, des métiers à brocher, des machines d'Arkwright, des grands systèmes de filature mûs soit par l'eau, soit à l'aide de chevaux. Les filoirs de M. Pouchet occupent un grand nombre de bras dans les hospices, les maisons de réclusion et dans une foule d'établissements considérables. L'attention est ici tellement tournée vers le perfectionnement de cette branche de l'industrie que sous peu nous n'aurons plus à craindre la concurrence de nos voisins. » En 1806, Rouen, Déville, Darnétal, Bolbec, Lescure, le Houlme, Petit-Couronne, Lillebonne, Malaunay envoyèrent à l'exposition des filés atteignant le n° 60 et pouvant convenir aux tissus de mousseline les plus délicats. En 1812, la région rouennaise possédait 98 231 broches fournissant 100 964 kilogrammes de filés[2]. Semblablement la draperie avait, bien que plus tard, employé les mêmes procédés de filature. Les mécaniques donnaient un fort beau fil et convenant à toutes les sortes. Darnétal produisait en 1789 un seul type de tissu ; elle en présentait plus de 20 en 1810. Elbeuf avait doublé sa population. Le préfet Beugnot constatait que malgré les encouragements et les primes distribués à l'industrie du lin, celle-ci dépérissait parce que les ouvriers

1. Turgis : *313*, p. 308 ; A. Nat. : F^{12} 1343^{B}.

2. Levasseur : *204*, I, 314 ; Dejean : *283*, p. 296, 297, 299 ; Chaptal : *186*, II, p. 14 ; Sion : *310*, p. 297 ; Ann. S. I., 1807, p. 389 ; Moniteur de l'empire, 1806, p. 1417 ; A. Nat. : F^{1C} V. S. inf. ; F^{7} 8113.

préféraient le travail des nouvelles mécaniques introduites par la draperie et la cotonnade[1]. A la fin de l'Empire, malgré les prix élevés du coton, malgré les corsaires anglais, malgré l'élévation du taux de l'escompte en banque, malgré la mauvaise récolte de 1811, malgré la contrebande effrénée de l'Angleterre, la filature est définitivement transformée. La broche a pris la place du rouet[2].

Les mull-jennys furent des appareils de vallée. Le manque de combustible, conséquence du défrichement excessif des forêts, de l'épuisement du charbon dans les mines de Littry et de l'arrêt dans l'arrivée des houilles anglaises, surtout l'imitation des mécaniques du Lancashire imposèrent à l'origine l'emploi exclusif des moteurs hydrauliques. Ces nouveaux instruments rappelaient la water frame d'Arkwright et la mull de Crompton destinées à élever l'eau jusqu'à la roue motrice. Ces mécaniques n'étaient du reste point inconnues des Rouennais. Un moine en avait établi une en 1756, au lieu de santé, pour les commodités de l'hôpital. Par ailleurs, les manèges à chevaux employés un moment sur les plateaux pour actionner les nouvelles broches coûtaient cher et se maniaient malaisément. Un ingénieur signale dès les débuts de l'Empire la concentration des filatures le long des rivières. Le Robec et l'Aubette étaient encombrés de teinturiers et d'indienneurs : on se porta principalement sur les rives de la Sainte-Austreberthe et surtout de la rivière de Clères[3]. « Il est difficile de peindre exactement cette vallée de Cailly, écrit l'inspecteur des Ponts et Chaussées, chaque jour on y voit naître de nouveaux établissements. » Quand sous la Restauration et le gouvernement de Juillet

1. Sion: *310*, p. 299; Levasseur: *204*, I, p. 406, 433; Cordier: *187*, p. 92; Annu. S. I. : 1807, p. 388, 400; A. S. I. : M stat., p. 174 et 1834; A. Nat. : F^{12} 620.

2. Levasseur: *204*, I, p. 488; Cordier: *187*, p. 133; A. Nat. : F. 95, 150.

3. Sion: *310*, p. 298; Dubosc : *76*, p. 42, 43; Ann. S. I. : 1807, p. 392; B. mun. : ms. 1258, p. 1 à 3; A. Nat. : F^{12} 1339; F^{20} 288; F^{ic} V. S. inf. 1.

l'essor du commerce, l'affluence de la main-d'œuvre revenue des armées, la surabondance des capitaux créèrent de nouvelles fabriques, elles s'accolèrent aux anciennes sur les cours d'eau. Dès 1824, la vallée de la Clairette mérite le surnom de petite vallée de Manchester. En 1840, les filatures ont évincé les moulins : 40 filatures emploient la force hydraulique du Robec et de l'Aubette, 127 utilisent celle de la rivière de Clères et de ses affluents. 54 moulins à blé ont été désaffectés depuis l'an II[1]. La valeur motrice des rivières persista même après l'introduction des pompes à feu. La houille fut d'abord utilisée sur les bords de la Seine, près des quais de débarquement et seulement pour suppléer à la force hydraulique de l'Aubette et du Robec. L'établissement de la voie ferrée devait seule permettre au charbon de pénétrer à l'intérieur. Encore la distribution géographique du textile n'en fut pas changée. La filature demeura en manufacture le long des vallées, chemin naturel du rail ; le tissage resta pour la plus grande part dans les chaumières des plateaux (Pl. XI)[2].

« En effet, la disparition de la filature domestique n'entraîna nullement au début celle du tissage à la main. Tout au contraire, celle-ci prit un tel développement pendant le premier Empire et le règne de Louis XVIII que jamais les villages normands n'avaient connu au XVIIIe siècle pareil nombre de tisserands[3]. » Le perfectionnement des nouveaux instruments permit d'avoir un fil propre à la chaîne et à la trame et d'établir de nouvelles étoffes tout en coton, extrêmement solides et moins chères. La surproduction des broches dans la vallée causa la multiplication des navettes sur les plateaux. La statistique de l'an X relate que les filés proviennent en grande partie des nouvelles mé-

1. A. S. I. : M comm. et indus., 1840; A. Nat. : F12 290.

2. Moll: *90*, p. 406; Thieury: *172*, p. 32; Duchemin: *286*, 116; Noël: *234*, p. 45; Turgis: *313*, p. 313 à 315; Guilbert: *194*, I, p. 28; Beaumont: *183*, p. 32; Ann. des cinq départ.: 1843, p. 338; Ann. S. I.: 1823, p. 332; A. S. I. : M com. et indus., 1835, 1844, 1845.

3. Sion: *310*, p. 301.

caniques, et que tous les tissus sont fabriqués par des métiers répandus à travers les campagnes [1]. Cette séparation de la filature et du tissage s'accentua encore avec la prospérité des cotonnades sous la Restauration. Devant l'abondance des nouveaux filés, il fallut chercher des tisserands ailleurs que dans les villages du Caux et du Vexin, trop exigeants sur les salaires, et recourir à cet immense réservoir de main-d'œuvre que représentent les campagnes de la Picardie, de l'Artois et du Cambrésis. En 1828 deux entrepreneurs de roulage transportaient ensemble chaque semaine, à Péronne et à Amiens, environ 75 milliers pesant, tant en chaînes, tissures et argent au départ, qu'en pièces confectionnées au retour. La fabrique rouennaise s'était introduite au Nord et à l'Est de la France ; le préfet de la Seine-Inférieure craignait que le centre de l'industrie n'en fût déplacé. En 1837, les 317 000 broches de l'arrondissement de Rouen donnaient de l'ouvrage à 52 650 tisserands, savoir : 5 500 habitant la ville et ses faubourgs, 5 000 répandus dans l'arrondissement, 20 000 dans le département, 7 150 groupés dans le Neubourg, 15 000 disséminés à travers la Picardie. Bientôt, ces nombreux métiers deviennent insuffisants pour consommer les nouveaux filés. Dès 1834, 6 usines montent dans la vallée des métiers mécaniques. En 1859, 28 tissages utilisaient déjà la vapeur et faisaient battre 6 420 métiers [2].

L'essor de l'industrie textile avait été singulièrement favorisé par les progrès des produits chimiques, des huileries, des savonneries. Avec la machine à vapeur, la teinturerie s'était concentrée dans les mains de quelques fabricants. En 1807, 72 établissements employant 1 600 ouvriers

1. Cordier : *187*, p. 133 ; Dujardin : *190*, p. 255 ; Corneille : *184*, p. 194 ; Correspondance de Napoléon, n° 9035 ; A. S. I. : M comm. indus., 1806.

2. Chaptal : *186*, II, p. 147 ; Corneille : *187*, p. 185 ; Lelong : *200*, p. 228, 231 ; Roussel : *211*, p. 400, 401 ; Dujardin : *190*, p. 45 ; Noiret : *207*, p. 6, 7 ; Sion : *310*, p. 317 ; Ville de Rouen : *236*, p. 294 ; Levasseur : *204*, I, p. 438 ; A. S. I. : M com. indus., 1807, 1837, 1844 ; A. Nat. : F[12] V. S. inf, 3, 4.



A. — LE BOURG ET LA VALLÉE DE DARNÉTAL

Vue prise de la côte de Longpaon.



B. — MAROMME ET « LA PETITE VALLÉE DE MANCHESTER »

Vue prise de la côte du Val-aux-Dames.

produisaient 306 000 kilogrammes de rouge, de violet et de leurs dérivés au prix moyen de 14 francs le kilogramme; en 1843, 31 usines s'occupaient des mêmes fabrications avec une main-d'œuvre de 600 ouvriers; mais elles vendaient 1 128 000 kilogrammes au prix moyen de 14 francs le kilogramme. La teinture de l'indigo avait progressé dans les mêmes proportions[1].

Malheureusement, gâtés par une longue suite de succès, les industriels rouennais paraissent s'endormir dans la prospérité. Si, vers 1850, la filature avait accompli sa transformation, le tissage était loin d'égaler les produits anglais. Par ailleurs, à part quelques sortes communes travaillées à Darnétal, la draperie s'était complètement retirée à Elbeuf et à Louviers[2]. La verrerie, la faïencerie, la papeterie avaient perdu leur ancienne valeur. C'est donc autour des seules cotonnades, insuffisamment armées pour la lutte, que devait se livrer la bataille économique, conséquence des traités libre-échangistes de 1860.

Bien qu'elle parut affecter surtout le tissage, la crise de 1860 fut également terrible pour la filature. Elle avait pris l'habitude d'employer les fibres américaines. Cependant, à l'imitation des industriels anglais et devant la prolongation de la guerre de Sécession, les grands fabricants de la région rouennaise montèrent des métiers spéciaux pour filer les fibres indoues, courtes et surtout très impures. Mais, pour une transformation aussi radicale, il était nécessaire de posséder des capitaux très élevés; or, par suite de la mévente, l'argent manquait aux petits fabricants: plusieurs furent obligés de liquider avec perte. En 1869 une filature de Barentin, toute récente, était vendue les

1. Desjardin: *190*, p. 40, 41; Levasseur: ouv. cité, I, p. 429; Ann. S. I.: 1807, p. 394, 402; A. S. I.: M stat., p. 159, 194, 197, 210; M. statis., an 8 à 1806.

2. Sion: *310*, p. 299; Levasseur: *204*, I, p. 406, 433; Villermé: *214*, II, p. 6; Ann. S. I., 1807, p. 400, 1823, p. 211: A. S. I.: M com. et indus., 1817, 1834; A. Nat.: F^{12} 620; F^{16} V.

deux cinquièmes de son prix de revient, une autre moitié. Au Houlme une filature construite et équipée en 1857 était liquidée en 1869 avec quatre cinquièmes de perte. A Rouen même, un établissement couvrant plus de 1 hectare de superficie, estimé à sa fondation 300 000 francs, était adjugé en 1868 après décès du propriétaire pour 57 000 francs. Les grosses filatures avaient seules pu continuer de marcher parce qu'elles avaient les fonds nécessaires pour modifier leur matériel. L'arrondissement comptait 191 maisons en 1859 et 141 seulement dix ans après[1]. Cependant, ce nombre devait diminuer encore. Malgré la reprise des achats en cotons américains, malgré la prospérité industrielle qui succéda à la guerre de 1870, malgré le développement de notre clientèle nationale et coloniale, les cotonniers rouennais ne pouvaient lutter avec leurs confrères d'Outre-Manche. Ceux-ci se trouvaient singulièrement favorisés par le faible loyer du sol, par la facilité de trouver des capitaux industriels, par le voisinage des métallurgistes et des centres miniers. La broche prête à marcher leur revenait à 28 francs et le kilogramme de coton filé à 2 fr. 02, tandis que dans la région normande, la broche coûtait 48 francs et le filé 2 fr. 35. Pour donner un même bénéfice de 5 pour 100 au capital, l'industriel français devait vendre son produit 2 fr. 47, l'industriel anglais 2 fr. 10 seulement. Le Lancashire arrivait à évincer les articles rouennais sur le marché national, dans le centre des Vosges. La filature normande était dans un état d'infériorité évident : de 1859 à 1891 le nombre des broches diminua de 9 pour 100 et le nombre des filatures de 53 pour 100[2]. Les tarifs protecteurs de 1892 relevèrent la situation. Le nombre de broches a augmenté, de 922 000 en 1891 à 1 055 000 en 1910 ; mais le nombre des filatures a diminué de 98 en 1889 à 54 en 1910.

1. Corneille : *184*, p. 153, 163 ; Beaumont : *183*, p. 67, 87.
2. Canonville : *185*, p. 116 ; Beaumont : *183*, p. 123, 132, 152, 163, 164 ; Lecointe : *198*, p. 340 ; A. S. I. : M com. ind., 1888.

La production s'est donc encore concentrée. Les maisons qui occupent 8 000 broches ne sont point rares, plusieurs en possèdent plus de 100 000. La division du travail indéfiniment accrue par le machinisme, la variété des rouages économiques exigent une étroite dépendance dans les différentes parties de la fabrication. Pour la filature seule, le nettoyage, le cardage, le tordage, l'étirage, le bobinage demandent chacune plus d'opérations diverses que jadis le travail unique de la fileuse : partant une minutie dans la main-d'œuvre qui se paye, bien que la machine paraisse au premier abord diminuer le salaire. Si les différents organes n'étaient pas en contact permanent, il en résulterait une perte de force et de temps qui réduirait tous les avantages de la combinaison. Enfin la délicatesse des nouveaux appareils, leur précision les forcent à n'employer qu'une même longueur de fibre, qu'une seule espèce de coton, en fait, pour la région rouennaise, les sortes américaines. Pour que des rouages si compliqués ne s'arrêtent point, car l'inertie est leur mort, l'industriel est forcé de constituer des stocks importants de matière première, de s'appuyer sur des capitaux, inutiles jadis quand un même instrument pouvait utiliser toutes les espèces et servir lui seul à toutes les manipulations qui du coton en laine confectionnent le filé, prêt au tissage[1].

Cette branche de l'industrie cotonnière devait être très éprouvée par la crise de 1860. La cotonnade, tissu du pauvre, est soumise à la loi absolue du bon marché. Aussitôt que son prix en s'élevant tend à égaler celui de la laine ou du lin, le consommateur préfère acheter de la toile ou des lainages. C'est seulement lorsque ces textiles sont entraînés vers la hausse par un plus grand débouché que le tissu de coton rentre dans la consommation. D'autre part les commerçants en tissus ont l'habitude

1. Guinchant : *195*, p. 27 ; Mantoux : ouv. cité, p. 30 ; Canonville : *185*, p. 121 ; A. Ch. C. : enquête de 1910.

d'avoir de gros stocks. Au moment de la guerre d'Amérique, cette situation était d'autant plus dangereuse que les commissionnaires pressés de se faire de l'argent n'achetaient plus parce que leur clientèle attendait une baisse. Toute la filière commerciale tendait à arrêter les débouchés de la fabrique. Il se produisit une débâcle sans exemple et absolument paradoxale puisqu'elle eut lieu en pleine disette de matière première. La matière travaillée descendit au-dessous de la matière brute. Le kilogramme de calicot à Rouen valut un franc de moins que le kilogramme de coton au Havre. Là encore la fabrique rouennaise montra un esprit de décision remarquable. Ses tissus revenaient 12 pour 100 plus chers que les articles similaires d'Outre-Manche. Entre les mécaniques qui produisaient 8 500 mètres par an et les métiers à bras qui donnaient 1 500 mètres dans les meilleures conditions, la partie était trop inégale. Comme jadis les traités de 1786 avaient décidé la disparition de la filature à domicile, semblablement et pour les mêmes raisons les traités libre-échangistes de 1860 marquèrent la fin du tissage dans les chaumières. Au moment de la grande pénurie des affaires, les tisseurs modifièrent leur matériel ; de 1859 à 1869 le nombre des métiers mécaniques monta de 6 420 à 8 510[1]. Ils étaient surtout destinés au tissage des toiles écrues. Cependant la concentration du tissage n'était pas encore un fait accompli. En 1873, le nombre des métiers à la main dépassait de beaucoup celui des métiers mécaniques (60 000 environ contre 12 764). Le tissage souffrait de la même rupture d'équilibre qui avait déjà gêné les cotonnades quand les mull-jennys donnaient trop de filés pour les métiers en service ; mais cette fois le phénomène se produisit en sens inverse ; les métiers ne trouvaient pas assez de filés. A cette époque les tisserands de campagne gardent le monopole de la fabrication de la rouen-

1. Sion : *310*, p. 319 ; Gloria : *190*, p. 21, 22 ; Roussel : *211*, p. 417 ; Mantoux : ouv. cité, p. 71, 72, 234 ; A. S. I. : M popul., 1886.

nerie et des mouchoirs. Jusqu'en 1886, ils sont encore nombreux aux environs de Rouen. Mais, à la suite des traités protecteurs de 1892, l'augmentation du nombre des broches, l'établissement de filatures autour d'Yvetot et de Roubaix permirent aux tisseurs rouennais d'accaparer tous les filés de la région et d'augmenter le nombre de leurs métiers. La fabrique des tissus disséminée entre plusieurs manufacturiers se concentra dans les mains des gros capitalistes assez riches pour acheter les appareils anglais, belges ou alsaciens. La main-d'œuvre des chaumières abandonna le plat pays. Les quelques métiers à domicile demeurés en ville ou à la campagne sont destinés à des sortes très spéciales et dans la dépendance complète de la grosse industrie[1].

Pareillement à la filature et au tissage, la teinture quitte le plat pays vers 1860 pour se rapprocher des centres urbains. Longtemps la science des couleurs releva plus du tour de main que de la chimie et fut quasi occulte. Les livres des premiers teinturiers contenaient des procédés fabuleux ; certaines fontaines par exemple avaient le privilège exclusif de faire un noir merveilleux, impossible ailleurs. Chaque fabricant avait sa spécialité ; l'indigo, la garance, le noir ou le bleu. L'apparition des colorants artificiels, les progrès du laboratoire, le développement de l'industrie exigeaient une transformation complète des méthodes de travail et l'acquisition d'un nouveau matériel plus rapide et plus économique. Faute d'être entrés à temps dans cette voie, les teinturiers rouennais perdirent la clientèle nationale qui leur demandait auparavant les quatre cinquièmes de sa consommation. Par manque de capitaux, la plupart des petits fabricants préfèrent fermer boutique. Les maisons demeurées actives grâce au renouvellement de leurs procédés ont gardé la clientèle régionale. Les petits manufacturiers d'autrefois, étroitement

1. Ils produisent surtout des tissus pour les burnous algériens et pour les chemises genre Oxford.

spécialisés dans une teinte, ont fait place aux grosses industries capables de produire toutes les couleurs[1].

Cependant la concentration s'arrête à chaque fonction particulière. Il est rare de voir un filateur à la fois tisserand, teinturier ou imprimeur. Un industriel remplit une fonction, quelquefois les deux, jamais les quatre. Sans doute la réunion dans une même personne des qualités physiques, mécaniques, chimiques, commerçantes nécessaire pour une telle entreprise serait difficile, mais surtout l'extrême concurrence empêcherait qu'elle soit rémunératrice. Dans les affaires qui se traitent au quart de centime, le producteur doit avant tout faire vite et beaucoup, répéter indéfiniment les mêmes manipulations et le plus rapidement possible. Moins il y a de main-d'œuvre, moins l'ouvrage est compliqué, moins il y a de perte de temps, moins les parties de la fabrication sont différentes, plus l'affaire paye. Une société qui disposera d'un capital d'un million ne le partagera point pour faire de la filature, du tissage, de la teinturerie, de l'impression ; elle fera l'une ou l'autre parce qu'une seule opération à grande échelle est plus intéressante que les quatre, mais chacune de petite envergure. Par contre un filateur n'hésitera pas à subventionner très largement un tisseur, un imprimeur pour assurer un débouché à ses filés, mais il n'interviendra en aucune façon dans les détails de la fabrication. Il demeurera, bien qu'intéressé, cantonné dans sa spécialité. Le machinisme n'a pas amalgamé toutes les branches de l'industrie cotonnière. Sa concentration a laissé distinct le fonctionnement de chaque partie.

Les autres industries rouennaises, sans être directement intéressées dans la disette du coton, ont vu leur fortune chanceler avec les traités libre-échangistes de 1860. Les drapiers d'Elbeuf et de Darnétal furent longs à acheter les nouveaux métiers, à adopter les pièces de grande

1. Cordier : *187*, p. 141 ; Guinchant : *195*, p. 120 ; Ville de Rouen : *236*, p. 276, 281.

largeur, à fabriquer les peignés si demandés par la clientèle. Le Nord et le Nord-Est de la France plus actifs prirent en grande partie leur place sur le marché national. Semblablement l'industrie du lin fut obligée d'arrêter un grand nombre de métiers. Par ailleurs les facilités de transport accordées aux produits étrangers par la compagnie de l'Ouest, la faiblesse de leur prix de revient rendaient très difficile la situation de l'industrie de la soude, impossible celle de la construction des métiers et des broches. Sur 17 ateliers existant en 1860, 4 demeuraient seulement en 1869 ; aucun ne subsiste actuellement. De même, les verreries, les tanneries, les fonderies de plus en plus concurrencées par la production nationale, gardent à peine une certaine importance sur le marché local[1]. Le grand effort industriel de la région rouennaise demeure attaché à la transformation du coton.

La concentration industrielle détermina la concentration géographique des textiles. Bien que Rouen et sa banlieue emploient actuellement 36 546 chevaux-vapeur contre 841 chevaux hydrauliques, non seulement les imprimeries et les teintureries, mais aussi les tissages et les filatures sont restés dans les vallées. Souvent les industriels sont demeurés sur les terrains dont ils étaient propriétaires. Un grand nombre d'entre eux se sont contentés de transformer les usines de leurs pères ou de juxtaposer de nouveaux établissements aux anciens. Dans la vallée supérieure de la Sainte-Austreberthe, sur le cours moyen de la rivière de Bapeaume, on peut voir, à cheval sur le cours d'eau, les anciens bâtiments abandonnés, moussus, recouverts de chaume, essentés d'ardoises ou de planchettes, abritant une vieille roue en bois, tandis que les grandes constructions en briques de la nouvelle usine, largement éclairée, surmontée de hautes chemi-

1. Reybaud : *210*, p. 278 ; Levainville : *202*, p. 60 à 62 ; A. P. et Ch. : statistique de la force hydraulique du département.

nées, ronflent du bruit continu des dernières broches anglaises. Mais d'autres sont venus dans la vallée qui n'y possédaient aucune terre, guidés sans doute par la certitude d'y trouver le sol moins cher que dans les environs immédiats de Rouen, mais surtout par la proximité de la voie ferrée qui leur apporte à pied d'œuvre le coton du Havre, le charbon du Pas-de-Calais et du Nord. Si la filature est demeurée dans la vallée, c'est donc pour suivre le rail. Le tissage mécanique est resté à son début, dans les environs de la filature (Pl. XII). Mais les nouvelles usines se sont fondées dans les faubourgs ou dans la banlieue de Rouen. Le tissu peut payer des frais généraux plus élevés que les filés. D'autre part, les nouvelles installations du port permettent de recevoir les charbons anglais dans de bonnes conditions, le développement des gares de la rive gauche d'expédier plus rapidement la matière ouvrée. Enfin, le centre urbain assure le recrutement facile de la main-d'œuvre délicate des mécaniciens, si nécessaires aux nombreuses réparations des métiers modernes. Cette descente très accusée des tissages vers la vieille métropole normande a entraîné quelques filatures. En général, la voie ferrée, rail ou gare, est donc le seul facteur qui a décidé, à la fin du XIX[e] siècle, l'emplacement de l'industrie dans la région rouennaise [1] (fig. 13).

L'ouvrier. — La conséquence la plus évidente de l'agglomération industrielle fut la transformation de l'artisan des campagnes à la fois filateur et tisserand en ouvrier urbain étroitement spécialisé dans une infime partie de la fabrique.

L'introduction des mull-jennys dérangeait les habitudes d'indépendance de l'ouvrier des campagnes et restreignait, en de fortes proportions, les quantités nécessaires de

1. Mantoux : ouv. cité, p. 416 ; Corneille : *184*, p. 225 ; Reybaud : *210*, p. 15 ; Duchemin : *286*, p. 39 ; Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, II, p. 114, III, p. 599 ; A. Ch. C. : XXXXV ; A. S. I. : C 2156 ; M an 9, an 12 ; M statist., p. 174, 175.



A. — ANCIEN TISSAGE A VILLERS ECALLES (XVIIIe SIÈCLE)

La fabrique utilise les eaux de la Sainte-Austreberthe.



B. — USINE MODERNE A MAROMME

Elle utilise la vapeur et l'eau de la rivière de Clères.

main-d'œuvre rurale. Celle-ci depuis longtemps ne tirait aucune ressource du ménage des champs et vivait surtout des salaires acquis dans le travail du coton. Dès l'établissement des nouvelles mécaniques, la Chambre de commerce « craint que le peuple des fileuses à la main, dépossédé de son gagne-pain ne se révolte....., la filature du coton n'offre plus les mêmes avantages et n'en offrira

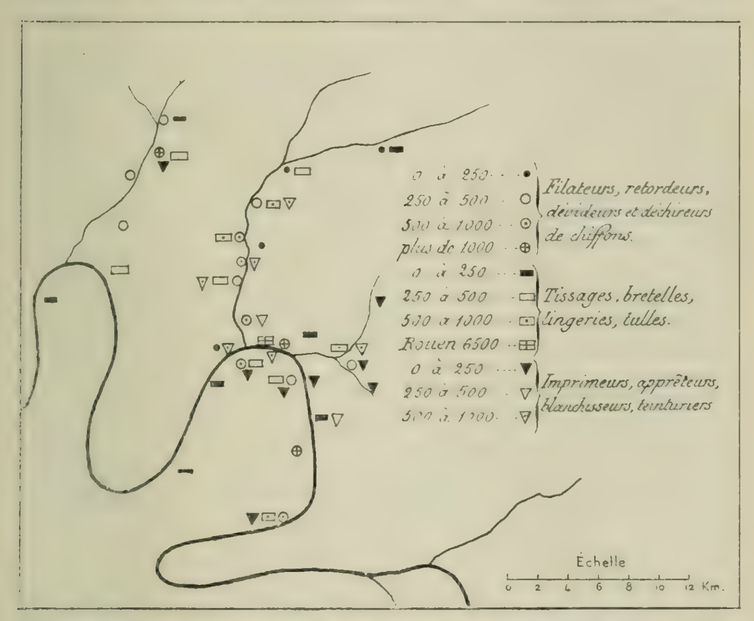


FIG. 13. — Répartition de l'industrie cotonnière en 1910.
(Échelle, 1 : 500 000).

même plus du tout si on introduit les machines anglaises qui suppléent au grand nombre de bras et les rendent inutiles ». Tout d'abord, on espéra que la jenny de Hargreaves, peu encombrante, remplacerait le rouet dans les campagnes et qu'on maintiendrait l'industrie à domicile tout en accroissant la production. Mais le nouveau matériel était trop primitif pour lutter contre les perfectionnements de la manufacture anglaise. Les appareils du modèle d'Arkwright tenaient beaucoup trop de place : ils

étaient incompatibles avec la petite industrie des chaumières. Sur les plateaux la main-d'œuvre diminua de 50 pour 100. Le nombre des sans-travail augmenta. Ils accusèrent les nouvelles mécaniques, brisèrent en 1792 les broches de Brisout de Barneville et saccagèrent les nouveaux ateliers de Saint-Sever et de Saint-Maclou. Alors que l'introduction des mécaniques n'avait causé en Angleterre aucune émotion populaire, parce que les inventeurs des perfectionnements, Watt, Hargreaves, Arkwright, Koy, Crompton sortaient pour la plupart du peuple même, dans la région rouennaise, l'arrivée des mull-jennys fut l'origine de révolutions parce qu'elles étaient importées par Pouchet, de Barneville, de Fontenay, par des bourgeois, des hobereaux, des robins détestés de la population des campagnes.

Cependant en diminuant les prix de revient, les machines firent baisser celui du tissu. La consommation s'en trouva stimulée. L'accroissement de la demande accéléra le développement de l'industrie et la main-d'œuvre, un moment inoccupée, retrouva autour des broches une place plus grande que jamais. La grande prospérité des cotonnades sous la Restauration augmenta considérablement les salaires. Le travail des enfants de 7 à 8 ans fut aussi rétribué que le travail des hommes faits sous l'Empire, alors que la main-d'œuvre manquait. L'accroissement continu des salaires provoqua un rush analogue à celui du siècle précédent, aux débuts de la manufacture. Tous les jeunes gens se firent cotonniers ; les maçons, les charpentiers ne trouvèrent plus d'apprentis : les petits propriétaires eux-mêmes préféraient se passer des services de leurs enfants et leur acheter un métier, quitte à payer des ouvriers étrangers pour travailler leurs terres. Par ailleurs la séparation exacte des fonctions textiles différencie nettement, dès cette époque, les genres de vie des cotonniers[1].

1. Dujardin : *190*, p. 43 ; Levasseur : *204*, II, p. 177 ; Audiganne : *179*.

Tisserand, il est resté fidèle à la chaumière de ses parents, sur les plateaux. Il continue à habiter le plat pays, souvent assez loin des nouvelles voies ferrées mais toujours à proximité des routes qui mènent aux usines d'où il tire les filés. Son travail est libre et régulier. Possesseur de son métier, il est devenu une manière de professionnel spécialisé dans quelques-unes parmi les nombreuses sortes des cotonnades. Toute la famille est associée à son travail. Mais, essentiellement fileurs au XVIIIe siècle, la femme, les enfants, les grands-parents sont devenus exclusivement tisseurs. Ils graissent les rouages, préparent les navettes, tendent les trames : ils assurent le rendement maximum du métier paternel. La famille peut à peine cultiver le plant autour de la chaumière et si, par ailleurs, pendant la fenaison ou la moisson, elle vient en aide aux fermiers ses voisins, elle est le plus souvent payée en nature, en pommes de terre ou en pommes à cidre.

Le fileur habite les centres urbains. Il est soumis au régime disciplinaire de la fabrique. Il en supporte les crises. A certaines époques, il travaille 15 à 16 heures par jour avec 2 heures de repos pour les repas ; à d'autres, il chôme 2 et 3 mois de suite. C'est un ouvrier essentiellement localisé dans une partie de la fabrication, conséquence de la division et de la rapidité du travail. Son père et son grand-père faisaient toutes les opérations de la filature, il est simplement cardeur, peigneur, étireur, bobineur, ourdisseur, nettoyeur. Employé avec sa femme et ses enfants dans la même usine, mais dans des parties différentes, il est obligé de manger au cabaret et d'habiter dans la promiscuité des cités ouvrières où l'hygiène est déplorable.

A la ville, les apprêteurs sont plus malheureux encore ;

I, p. 16 ; Lecointe : *197*, p. 321 ; Villermé : *214*, I, p. 148, 151 ; Noël : *234*, p. 162 ; Noiret : *207*, p. 9 ; Reybaud : *210*, p. 21, 275 ; Annu. S. I., 1823, p. 198 ; A. S. I. : M crise cotonnière ; M statis., 1840, 1844 ; A. Nat. : F12 502 ; F20 256.

les bouges des quartiers Martainville et Saint-Hilaire, sans air, sans lumière, sans eau, sont les terrains favoris de la phtisie. La nourriture y est beaucoup plus chère que dans la banlieue ou dans le plat pays. Avec des salaires plus élevés, l'ouvrier vit moins heureux et moins longtemps[1].

Mais après la crise industrielle de 1860, la répartition géographique des filatures et des tissages, l'abandon des métiers de campagne, l'établissement des grands métiers mécaniques précipitèrent l'agglomération de la main-d'œuvre dans les grands centres industriels au détriment des populations des campagnes. L'étude du recensement de 1906 distingue 3 groupements cotonniers : Barentin, Pavilly sur la Sainte-Austreberthe ; Malaunay, Maromme sur la rivière de Clères ; Rouen sur la Seine. A Barentin seulement, sur 6017 habitants, 2 447 travaillent exclusivement le coton, le reste en vit. Depuis Rouen, Déville, Maromme, Notre-Dame-de-Bondeville, le Houlme forment une seule rue peuplée, pour la majeure partie, des fileurs et des tisserands occupés aux usines de la vallée. Rouen seule possède 394 apprêteurs, 1 569 fileurs, 4 154 tisseurs. Les faubourgs ont été créés par les artisans du coton. La rue Louis-Blanc compte 484 cotonniers sur 1 143 habitants ; la rue Préfontaine 330 sur 722 ; la rue Saint-Hilaire 222 sur 552. Le travailleur du coton n'est plus un rural. En deux générations, la transformation a été complète. Les feuilles nominatives du dernier recensement nous permettent de déterminer les origines de ces familles occupées tout entières dans le coton. Le père est né sur les plateaux environnants, la mère dans la banlieue immédiate, les enfants dans la ville elle-même. Pour la plupart, ces groupements sont installés dans les centres ur-

1. Levasseur : *204*, II, p. 10, 89, 282, 357 ; Ville de Rouen : *236*, p. 261 ; Dujardin : *190*, p. 302 ; Villermé : *214*, I, p. 18, 99, 146, 147, 161 à 168 ; Venedey : *316*, II, p. 482 ; Sion : *310*, p. 314 à 316 ; Noiret : *207*, p. 1, 46 ; A. S. I. : M com. indus., 1855.

bains, au milieu des cités ouvrières que l'on aperçoit le long du chemin de fer à Saint-Étienne-du-Rouvray ou du haut du viaduc de Barentin. Cependant plusieurs, par atavisme, par désir de posséder une maison à eux seuls,



Fig. 14. — Répartition des cotonniers en l'an III.

(Échelle, 1 : 500 000).

la bicyclette, le chemin de fer ou le tramway aidant, après leur journée passée aux usines de la vallée, remontent le soir sur les plateaux. Certains n'hésitent pas à parcourir 20 kilomètres par jour pour satisfaire leur instinct de propriétaire. Sainte-Austreberthe, Bonville, Villers-

Ecalles, Roumare, Pissy-Poville fournissent la main-d'œuvre à Barentin-Pavilly ; Claville, Motteville, Clères, Fontaine-le-Bourg en envoyent à Monville ; Houppeville, le mont Saint-Aignan sur la rive gauche, Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare, la Vaupalière sur la rive droite alimentent les usines de la rivière de Clères. A Rouen même les ouvriers forains débarquent chaque jour plus nombreux. Sans doute, il y a échange de main-d'œuvre entre le centre urbain et les fabriques de Petit-Quevilly, Sotteville, Saint-Étienne-du-Rouvray, Oissel. Mais le nombre des trains ouvriers qui descendent chaque matin sur Rouen est infiniment supérieur à celui qui remonte sur la banlieue (fig. 14, 15).

En dehors des communes proches des centres industriels, les autres villages de la banlieue sont complètement dépourvus de population cotonnière.

Enfin une des caractéristiques les plus intéressantes de la fabrique actuelle est l'importance de la main-d'œuvre féminine. A Rouen même son rôle est resté de premier plan dans la lingerie et dans la confection ; le nombre des ouvrières a dépassé 2 400 en 1910. Mais même dans les nouvelles usines si spécialisées, les fileuses ont gardé la place qu'elles tenaient jadis dans les chaumières du plat pays. La dextérité de leurs doigts est plus indispensable que jamais pour manœuvrer les fils très ténus. Il n'est pas rare que, dans la même famille, le salaire de la mère soit supérieur à celui du père. Les filles et les garçons sont également rétribués, au sortir de l'école, au début de leur apprentissage. Mais à 18 ans, s'il n'a pas les qualités nécessaires pour devenir contremaître, s'il ne consent pas à être rémunéré comme simple manœuvre, le jeune homme sera remercié ; ses mains sont devenues trop épaisses pour manier le coton. La jeune fille au contraire gagnera davantage. Bientôt elle conduira 500 broches, puis 750 ; bientôt, elle surveillera un métier, puis 2, puis 5 et même 8. L'exclusivité de la main-d'œuvre féminine présente pour l'industrie même de très gros incon-

vénients à une époque où la femme se dirige de plus en plus vers les petits emplois du commerce ou de l'administration. L'usine se dépeuple au profit du comptoir.

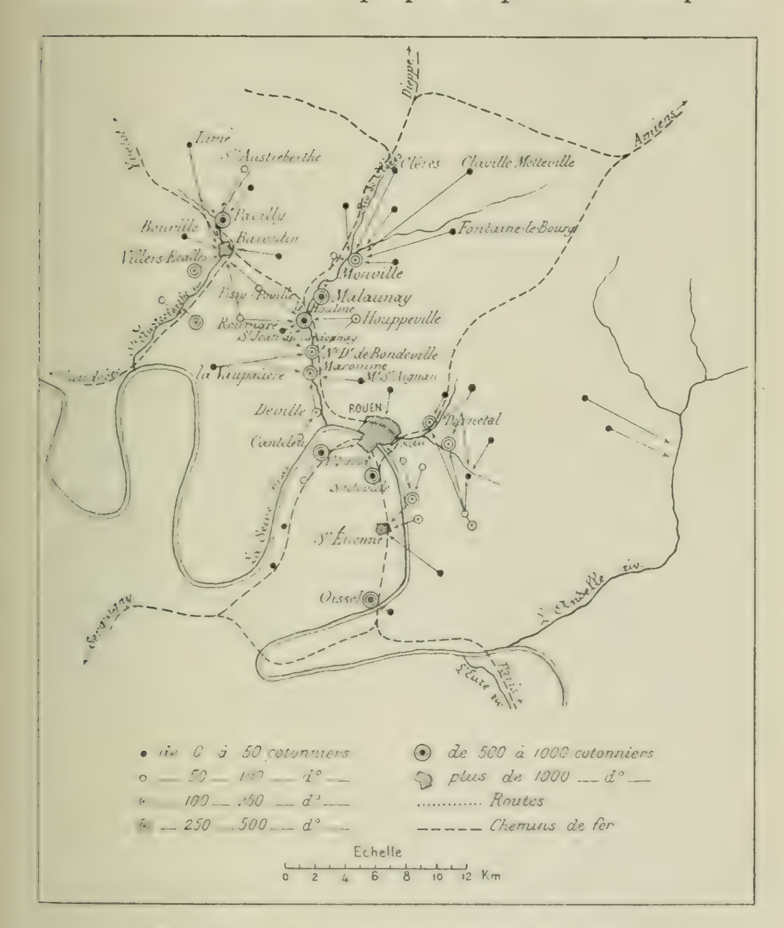


FIG. 15. — Répartition des cotonniers en 1910.
(Échelle, 1 : 500 000. Les flèches indiquent le sens des migrations journalières).

Déjà les filateurs ont été obligés d'importer des familles entières, étrangères à la région, pour trouver les ouvriers indispensables au fonctionnement de leur fabrique. Plus de 2000 métiers chôment dans la région rouennaise faute

de main-d'œuvre. Enfin, cette occupation constante de la femme en dehors de chez elle a été pour beaucoup dans la destruction du foyer familial, dans la multiplication des cabarets, dans le développement de l'alcoolisme[1].

En s'agglomérant, le cotonnier a pris conscience de sa valeur. C'est une force avec laquelle les patrons doivent compter, comme avec la force motrice ou la force des transports. Sans doute ses rapports avec les industriels qui l'occupent sont loin d'avoir la dignité qui caractérise les relations de ses camarades anglais avec leurs employeurs; sans doute les institutions de prévoyance n'ont pas pris dans les textiles, autour de Rouen, le développement qu'elles ont acquis dans le Lancashire. Le cotonnier rouennais est trop individualiste, et il y a trop peu de temps que son grand-père travaillait isolément sur les plateaux pour qu'il ait pu arriver si rapidement à cette perfection d'une classe très évoluée. Cependant, le progrès est sensible. Ce n'est plus une cellule isolée dans le grand mouvement de la fabrication, un rural tantôt cultivateur et tantôt artisan, tel qu'on peut le rencontrer encore dans certaines vallées d'Alsace et surtout dans la Flandre occidentale autour de Courtrai et de Thielt. L'ouvrier du coton dans la région rouennaise forme une classe sociale d'un degré supérieur. Sa destinée s'améliore tous les jours.

Une activité persévérante pour adapter la manufacture aux progrès les plus récents, une volonté constante de renouveler la production, telles ont été les raisons principales de la prospérité industrielle dans la région rouennaise. Jadis, les ouvroirs urbains produisaient exclusivement pour les marchés locaux. Ils imposaient en quelque sorte leurs tissus à une clientèle qui ne se déplaçait guère. La Seine permit aux fabricants rouennais d'étendre leurs

1. Levainville: *202*, p. 62 à 64; Monod: *206*, p. 22, 23; Ministère du travail: *205*; A. Ch. C.: enquête ms.

relations d'affaires sur les places nationales et étrangères. Mais le fleuve leur imposait aussi de se tenir à hauteur des moindres perfectionnements. L'industrie était soumise à toutes les conjectures d'un marché large, beaucoup plus variable qu'un marché étroit. La draperie, la toilerie, les cotonnades de Rouen ne gardaient leur supériorité que par la multiplicité et la rénovation de leur assortiment. Par ailleurs, transformant le plus souvent des matières très éloignées de ses ateliers, la fabrique était tenue d'en suivre les évolutions. Le coton des colonies françaises fut successivement remplacé par celui du Levant, celui de la Louisiane, celui de l'Inde, enfin par celui du Texas, de l'Illinois, de l'Alhabama et celui de la vallée du Nil, et chaque fois, les procédés de manipulation durent varier. Sans doute, quand le rouet était à lui seul toute la filature, le doigté de la fileuse parvenait sans grands frais à vaincre la difficulté. Mais vint l'époque de la broche et il fallut chaque fois régler les anciens métiers, voire même entreprendre l'acquisition d'un nouveau matériel. Chaque arrêt dans l'évolution industrielle marquait le commencement de son déclin. La fabrique de Rouen s'appliqua et réussit longtemps à éviter cet écueil.

CHAPITRE VIII

LA FORTUNE DE ROUEN

I. Les valeurs mobilières. — II. Les placements fonciers.

Fonction de son commerce et de son industrie, la prospérité de Rouen est ancienne: elle a été continue. La ville n'a pas connu, comme beaucoup d'autres, de courtes périodes de gloire suivies de longs moments de déchéance. La fortune est une tradition des vieilles familles rouennaises. La corne d'abondance figurait à juste titre parmi les ornements les plus réputés de sa faïence. Mais les capitaux rouennais ne sont pas restés concentrés dans l'enceinte urbaine, leur importance a rayonné dans tout le royaume et même en dehors de la France. Aussi, leur influence fut-elle prépondérante dans les assemblées où se décidait l'avenir économique du pays. Mesnage, un Rouennais, discute le traité d'Utrecht ; de Fontenay, député de Rouen, tint le premier rôle dans les Comités d'Agriculture et de Commerce de la Constituante, de la Législative et de la Convention, et plus tard il conseille la rupture de la paix d'Amiens ; Pouyer-Quertier, député à l'Assemblée nationale, signe le traité de Francfort : les rapports du Lloyd rouennais ne furent pas étrangers à la rédaction du régime douanier de 1892. Par leur action extérieure, les effets de la fortune de Rouen furent considérables. Son activité ne se mesure donc pas seulement par ses statistiques industrielles, les comptes rendus des

douanes ou le nombre des cotes immobilières ; elle peut revendiquer une large part dans les résultats acquis par l'énergie nationale.

I. — Les valeurs mobilières.

On sait comment l'obligation de trouver les ressources les plus indispensables au marché, origine de la cité, fut la cause du commerce, puis de l'industrie rouennaise. Mais l'activité des riverains de la Seine prit aussi une autre direction que ne commandait pas la recherche des nécessités premières. L'armement développa la spéculation. Sans doute, la plus grande partie des navires construits par le clos des galées était sous le pavillon de marchands désireux de ravitailler leurs comptoirs coloniaux ou étrangers et d'approvisionner leurs entrepôts urbains ; cependant, sans compter la course, la traite, la fraude de mer, d'autres affrètements étaient également rémunérateurs qui ne touchaient pas au trafic des laines, des vins ou des denrées coloniales. Mais tandis que le haut négoce n'était accessible qu'à une oligarchie, à la classe des grands bourgeois si influents dès le xiie siècle dans les conseils de la commune[1], les entreprises lointaines réunissaient des spéculateurs de régions et de conditions fort différentes. Des Nantais, des Malouins, des Rouennais faisaient partie de la même association. Les contrats d'armement ne contiennent pas seulement des noms de marchands, mais aussi des noms de simples bourgeois, de rentiers et même de chirurgiens et d'apothicaires. Le plus souvent la rareté du numéraire obligeait chaque participant à payer sa commande en nature. L'un fournissait les bois du bâtiment, l'autre la main-d'œuvre d'établissement, un troisième le sel pour la pêche, un quatrième les vivres de l'équipage. Au retour

1. Lavisse : ouv. cité, III, prem. part., p. 297.

le prix de la cargaison était partagé au prorata des apports. Au début de ces entreprises, la pêche maritime, celle de la morue principalement, fut la raison principale de ces associations[1].

Mais bientôt un nouvel emploi de la richesse s'affirme avec la découverte de la route des Indes. La plus grande révolution humaine, a dit quelque part Anatole France, fut la découverte de Copernic, elle a perdu la terre dans l'infini ; la plus grande révolution économique fut la découverte de Colomb, elle a reculé les limites de la fortune publique. La richesse devint possible pour toutes les bourses. S'enrichir ne fut plus le fait d'une élite restreinte. Tous pouvaient y prétendre. Le mouvement désorbita les capitaux. Les valeurs immobilières perdirent, elles-mêmes, à cette époque, la faveur des bourgeois. Si les grandes calaisons imposèrent aux armateurs d'attacher la navigation long-courrière aux ports côtiers, à Dieppe et à Honfleur principalement, les Rouennais continuèrent cependant à prendre une large part dans les expéditions maritimes. En 1506, le Honfleurais Jean Denys, cautionné par le marchand Gamard, de Rouen, donnait son nom au havre de Terre-Neuve. En 1522, un parlementaire de Rouen, le Prieur, commanditait un sien parent, armateur à Dieppe. Au XVIe siècle, le tabellionnage signale de nombreux placements *à la grosse aventure*. On en compte plus de 400 en 1545. Toutefois, après l'exploitation des mines américaines, le numéraire étant moins rare, les contributions se soldent le plus souvent en argent, soit en prêtant sur le navire considéré comme immeuble une somme à intérêt fixe, soit, ce qui était plus avantageux, mais aussi plus risqué, en prenant une part dans l'opération. Ainsi, en 1582, Thomas Legendre ayant avancé 33 écus d'or contre un huitième de l'entreprise

1. Héduit : *167*, p. 196 ; Gosselin : *165*, p. 3, 8, 67, *126*, p. 20 ; Bréard : *111*, p. 103, 104, 202, 203 ; de Beaurepaire : *109*, p. 236, 239 ; Delaquerrière : *74*, II, p. 80.

reçut, après règlement de compte, 40 pour 100 du capital souscrit[1].

Cependant, le prix de revient des navires augmentant toujours avec leurs dimensions et le matériel d'artillerie nécessaire à leur sécurité, leur armement devint une trop grosse affaire pour 2 ou 3 associés. Des sociétés en participation se fondèrent pour l'exploitation des expéditions lointaines. Dès 1599, 5 riches bourgeois de Rouen armèrent le navire *la Magdeleine*, le chargèrent d'une grande quantité de marchandises diverses et d'une forte somme d'argent pour faire voyage à Valence et en Alicante. Semblablement, la Compagnie rouennaise d'Afrique fut créée pour l'exploitation des gommes, de l'ambre, des cuirs, de l'ivoire et des négresses. Plus tard, expulsée des côtes par les Espagnols et les Portugais, elle se livra à la course. De même la flotte d'Ango qui croisait sur l'Atlantique et la mer des Indes avait des commanditaires dieppois et rouennais. Des Rouennais participaient encore à l'entreprise de Villegaignon au Brésil. La Compagnie des cent associés, attachée aux ports du Morbihan, comprenait surtout des Rouennais ; l'un d'eux, marchand du Gros-Horloge, était Henry Cavelier, dont le neveu nous donna le Mississipi et la Louisiane. Dans la compagnie des Indes occidentales, le rôle des bourgeois de Rouen était prépondérant. Plusieurs furent nommés administrateurs ; ils étaient chargés spécialement de l'achat, de l'équipement et du chargement des vaisseaux. Au commencement du XVII[e] siècle, une grande partie de la fortune urbaine provenait des expéditions maritimes, l'échevinage comptait un grand nombre de ces capitalistes hardis et le greffier de la Bourse de commerce publiait à leur intention un des premiers recueils d'instructions nautiques qui soit venu jusqu'à nous : le guidon des mar-

1. Bréard : *111*, p. 58, 100, 113, 121, 122 ; Gosselin : *126*, p. 90 ; La Roncière : ouv. cité, III, p. 349 ; de Beaurepaire : *109*, p. 385 ; Petit : *305*, p. 193 ; Delavaud : *157*, p. 63.

chands qui mettent à la mer. En 1664, après enquête sur place, le chevalier de Clerville écrivait à Colbert : « Il ne se fait guère de sociétés particulières dont le nombre de participants excède 8 ou 10 et c'est même à condition d'y pouvoir renoncer tout aussitôt que les entreprises pour lesquelles elles ont été formées sont achevées. Si celle que les nommés Bulteau, Rosée, Legendre et quelques autres ont formée pour la rivière du Sénégal s'est élevée jusqu'à 22 parts, c'est qu'elle avait besoin d'un fond considérable..... Il est entré un nombre assez considérable d'associés dans la dépense de deux frégates bâties à Rouen pour l'Espagne et l'on y a même appelé quelques marchands de Paris à cause de la diversité des marchandises à charger[1]. »

Enfin, comme tous les ports maritimes qui sont en même temps de grandes places de commerce, Rouen était une ville de banque très importante. Les princes marchands avaient des correspondants dans toutes les grosses agglomérations. L'échange des monnaies anglaises, hollandaises, espagnoles, portugaises, donnait lieu à un agio très avantageux quand le règlement s'en faisait aux foires de Champagne ou de la cité. De bonne heure, les bourgeois de Rouen se laissèrent tenter par ces placements à gros intérêts. La fortune des Rouennais avait grande renommée même hors du royaume. Guillaume Potel, bourgeois de Rouen, prête au XIII[e] siècle à Guillaume II, comte de Flandre, les sommes nécessaires pour se faire élire empereur romain. Grâce à Guillaume Thomas, prince marchand, Philippe VI de Valois put entreprendre l'expédition des Flandres au XIV[e] siècle ; plus tard, un armateur rouennais, Guillaume Lepelletier, cautionna Charles VIII auprès des Vénitiens. Au XVI[e] siècle, des Génois avaient installé des filiales à Rouen. Les grands banquiers

1. Gosselin : *165*, 147, 153, 162 ; Bréard : *111*, 216, 222 ; Van Biema : *174*, p. 79 ; Gravier : *125*, p. 50 : La Roncière : ouv. cité, p. 10, 76, 296 ; B. Nat. : Cinq cents de Colbert, ms. n° 122, nouv. acquis. franc., ms. 9387, fol. C.

italiens tenaient la cité pour la troisième ville de France, après Paris et Lyon. Le change y était coté pour Amsterdam, Rotterdam, la Zélande, Anvers, les Iles, Londres, Hambourg, Paris, Morlaix, Saint-Malo, Lyon et Lisbonne. Au XVIIe siècle, la vieille cité normande possède toute une aristocratie de fortune. Elle s'est constituée surtout dans le négoce et la fabrique, mais aussi très souvent dans la grosse aventure. Legendre, banquier et négociant, a une fortune de 4 à 5 millions, les Guenet, les Asselin possèdent chacun de 700 000 à 800 000 livres, Van der Heulen, un Hollandais, s'est retiré à Rouen avec 600 000 livres. Un autre armateur fait racheter par ses fils, séant en Barbarie, des captifs pris sur un bateau d'Honfleur[1].

Comme ailleurs, en France, un grand changement s'opère à Rouen, au XVIIIe siècle, dans la condition du Tiers État. Le bourgeois a travaillé, fabriqué, commercé, gagné, épargné, et tous les jours il s'enrichit davantage. On peut dater de la filature du coton ce grand essor des entreprises commerciales et industrielles. Arrêté par la guerre, il reprend plus vif et plus fort à chaque intervalle de paix, après le traité d'Utrecht en 1714, après le traité d'Aix-la-Chapelle en 1748, après le traité de Paris en 1763 et surtout à partir du règne de Louis XVI. Cependant il semble que les placements à la grosse aventure aient pris fin. Rouen, de par son site géographique, de par la découverte de la route des Indes, de par la mainmise des Anglais sur la maîtrise de l'Océan, devient de plus en plus un port destiné au cabotage international. Par ailleurs la rareté du numéraire concentré dans les entreprises cotonnières, les difficultés que trouvent les négociants dans les longues périodes de guerre pour escompter leur papier, toutes ces conditions commandent

1. Lavisse : ouv. cité, V, prem. part., p. 277 ; Bourquelot : ouv. cité, p. 142 ; Levasseur : *203*, II, p. 45 ; de Fréville : *163*, I, p. 287 ; Bréard : *111*, p. 36 ; Le Corbellier : *168*, p. 57 ; de Rousiers : *145*, p. XXVII ; Delavaud : *157*, p. 39 ; Gosselin : *164*, p. 3 ; A. Nat. : F[12] 644.

de restreindre au minimum les risques de mer. Toute la part des Rouennais dans l'armement consiste à commanditer quelques barques de pêche. Mais en général, dès le XVIII[e] siècle, ils s'éloignent avec la même ardeur avec laquelle ils s'y précipitaient jadis, de toute entreprise, de toute hypothèque maritime. Le fonds des assurances était de petite valeur ; quand elles devaient passer 20 000 livres, on devait recourir aux assureurs de Londres ou d'Amsterdam et nous avons vu que dans une cité où les charges étaient en honneur, toutes celles de courtier maritime se trouvaient cependant entre les mains d'Anglais et de Hollandais[1].

Néanmoins, il y avait de grosses fortunes dans la vieille métropole normande. Durant tout le XVIII[e] siècle, la prospérité du coton avait accumulé de magnifiques bénéfices. Pendant la période troublée de la Révolution, Rouen fut la seule ville de la République qui possédait une banque : elle fut une des deux filiales que la Banque de France établit sous l'Empire sur le territoire national. La circulation du papier devint très active, plus rémunératrice que le commerce arrêté par la course ou la manufacture en voie de reconstitution. « Je sais, écrit en 1805 un notable de la ville, que plusieurs fabricants ont acquis de grandes richesses avec un peu de numéraire qu'ils ont gagné par leur travail et leur intrigue dans les achats et dans la vente de leur marchandise. Mais beaucoup ne se sont enrichis que par l'agiotage en vendant leur numéraire 15, 12, 10, 8 fois par mois, ce qui les a mis à même de doubler, quadrupler leur fortune en très peu de temps. Ce qui leur a semblé si bon, si favorable qu'ils préfèrent n'avoir que très peu d'ouvriers pour sauver les apparences et continuer leur agio par des intrigues secrètes qui leur procurent de gros revenus malgré la baisse des fonds. » 14 négociants possèdent, à la fin du Consulat,

1. La Roncière : ouv. cité, IV, p. 487 ; Rondeaux : *29*, p. 21 ; A. Ch. C. : II, XXXII, XXXXV.

chacun plus de 400 000 francs et 3 autres chacun plus de 100 000, par contre un seul fabricant accuse 400 000 francs d'avoir, un autre 200 000 francs, plusieurs ne dépassent pas 80 000 francs, beaucoup n'atteignent pas 20 000 francs[1]. Étroitement cantonnés dans l'exploitation des métiers régionaux, les Rouennais hésitent à se risquer dans les entreprises étrangères, tandis que les Anglais s'assurent des concessions sur le continent. Les chapelleries fondées en Hollande, les toileries montées dans le pays de Galles, les teintureries introduites en Écosse par des émigrants rouennais sont des exceptions, résultats de persécutions politiques, religieuses ou corporatives. Tout en prenant leur importation, les habitants de la cité paraissent, au début du moins, se tenir à l'écart des nouvelles mécaniques. De Fontenay, puis Pouchet s'installent à Louviers, Fauquet-Lemaitre à Lillebonne, Millet-la-Fosse, Lenoir-Arnoux, Barthelémi-Lefebvre à Yvetot. La dualité des noms de la raison sociale indique la crainte des capitaux à se lancer dans de pareilles entreprises. Nous sommes loin des compagnies aux associés nombreux si fréquentes en Angleterre dès 1760, si favorables pour l'activité de la fabrique. La fortune rouennaise n'a pas encore évolué vers les placements industriels. Elle semble même s'en éloigner. Soit qu'elle redoutât l'incertitude de la révolution sociale et économique, soit qu'elle trouvât un meilleur rapport dans les biens immobiliers, elle abandonne pour le moment la recherche des valeurs à gros bénéfices et se cache dans la terre[2].

La prospérité des cotonnades détermina sous la Restauration un nouvel essor des capitaux rouennais. Leur influence s'exerça d'abord sur les régions limitrophes : « Nous considérons comme filatures rouennaises, écrit Dujardin en 1840, celles qui existent dans l'Eure et la

1. Levasseur : *204*, I, p. 268, 547 ; B. mun., ms. 1100 ; A. S. I. : M stat. personnelle, 1807, 1810.

2. Sion : *310*, p. 298 ; Annu. S. I., 1806, p. 263, 1807, p. 390, 1823, I, p. 186 ; A. S. I. : M Commerce industrie, 1823.

Seine-Inférieure puisque ces dernières apportent tous leurs produits à Rouen pour y être vendus et sont possédées par des Rouennais. » Mais bientôt le coton devient la source de revenus importants pour tous ceux qui le manipulent : l'usinier, le commissionnaire et même l'artisan. A cette époque, le cotonnier rouennais n'a plus pour unique souci d'économiser pour acheter de la terre : mais bien, s'il est fileur, pour monter quelques broches, s'il est tisserand, pour établir de nouveaux métiers, s'il est apprêteur, pour fabriquer les chaînes à son compte. Tous emploient leurs capitaux à concentrer la production et la vente. La plupart des fortunes rouennaises n'ont pas d'autre origine[1].

Acquises dans le textile, les fortunes rouennaises lui sont restées fidèles. Si la manufacture ne donne plus à travailler en Artois, en Picardie, dans le Cambrésis, elle a de gros intérêts dans les filatures de Marseille, des Vosges, de l'Algérie et même de Russie. Mais son activité s'exerce surtout autour de Rouen. Elle déborde hors des cadres de l'arrondissement. Ses capitaux contrôlent les fabriques de la campagne du Neubourg, les usines des vallées de la Sainte-Austreberthe, de l'Andelle, de la Risle. Pouyer-Quertier, le négociateur du traité de Francfort, possédait une grosse partie des usines de l'Eure ; il était en même temps président du conseil général dans l'Eure et sénateur dans la Seine-Inférieure. Le président actuel de la Chambre de commerce de Rouen se trouve à la tête d'établissements situés dans l'Eure et même dans l'Eure-et-Loir. Néanmoins, et sans doute par atavisme, bien que les associés y soient plus nombreux, les sociétés industrielles demeurent des sociétés familiales créées généralement à la suite du décès ou de la retraite du fondateur de l'affaire ; le tissage, la filature, ou la teinturerie sont le

1. Sion : *310*, p. 300 ; Flachat : *121*, II, p. 82 ; Lelong : *200*, p. 228 ; Dujardin : *190*, p. 300 ; Villermé : *214*, I, p. 318 ; Ville de Rouen : *236*, p. 262 ; Annu. S. I. : 1823, I, p. 197 ; A. Nat. : F[12] V.

plus souvent, en Normandie, une des conséquences du droit d'aînesse. Tandis qu'en Angleterre, dans les textiles, la subdivision indéfinie des actions à très petit capital nominatif, souvent d'une demi-livre à peine, le grand nombre des obligations (loans) sans garantie d'intérêts facilitent les transactions financières et rendent les affaires industrielles accessibles aux plus petites bourses, dans la région rouennaise, l'usine subdivisée en grandes parts, portant un intérêt minimum strictement défini, difficilement négociables, demeure presque toujours dans les mains d'un même groupement. Tandis que dans la métallurgie et dans l'industrie des mines, on se trouve en présence de sociétés anonymes, dans l'industrie cotonnière de la région rouennaise les entreprises dirigées par les particuliers sont la règle, la société anonyme l'exception. Un industriel installe une filature avec ses propres capitaux, parfois aussi avec le crédit de sa famille, mais si la société civile se substitue à la propriété individuelle cette société met à sa tête un patron et non un simple administrateur qui représente les actionnaires. Nés des occupations de toute la famille, la filature ou le tissage sont restés par les capitaux employés des industries essentiellement familiales. Semblablement à ce qui se passait en Grande-Bretagne vers 1760, la bourgeoisie rouennaise, enrichie par l'industrie, constitue une oligarchie très restreinte[1].

Concentrées dans une même partie de l'activité humaine, les fortunes rouennaises sont restées longtemps étrangères à toutes les sociétés par actions, qui, dès 1860, transformèrent si activement les conditions économiques. Les entreprises nationales, même municipales les ont laissées le plus souvent indifférentes. Les capitaux anglais se substituèrent à l'énergie défaillante de la cité normande. Leurs ingénieurs fondent le pont de l'île Breuilly et percent les tunnels de la côte Sainte-Catherine. Leurs fi-

1. Beaumont : *183*, p. 137, 149 ; Cordier : *187*, p. 81.

nanciers souscrivent la plus grande partie des 50 millions nécessaires pour établir la ligne de Paris au Havre. Les fortunes rouennaises refusent d'y participer et pour les décider la municipalité dut s'engager à garantir un intérêt de 4 pour 100 aux actions prises par les habitants. Encore cet expédient ne réussit-il point au début; les Rouennais attendirent le succès pour entrer dans l'opération. ils achetèrent avec 25 pour 100 de prime les titres vendus par l'Angleterre en 1847 au moment de la grande disette de céréales. Semblablement. des entreprises anglaises établirent les ateliers de réparation de Petit-Quevilly. devenus plus tard les usines du chemin de fer de l'Ouest, les fonderies de Sotteville et même la première usine à gaz de l'île Lacroix. Par contre les Rouennais furent dès la première heure les clients fidèles de la caisse d'épargne. La succursale de Rouen devint bien vite une des premières de France.

Il fallut la crise industrielle des années 1860 pour orienter la fortune de Rouen vers des valeurs qui ne fussent pas essentiellement contrôlées par la bourgeoisie urbaine. Les placements à la grosse aventure sont définitivement abandonnés. Quelques parts dans les morutiers de Fécamp sont les derniers souvenirs d'une activité jadis si énergique dans les entreprises maritimes. La fortune rouennaise s'est tournée vers les valeurs à petit intérêt mais à garanties solides. Toutefois, la transformation des portefeuilles se fait encore lentement. L'annonce d'un impôt sur le revenu et la déclaration des fortunes, sa conséquence. ont incité les petites bourses à acheter quelques coupons de rentes étrangères. Mais la grande bourgeoisie demeure fidèle aux fonds d'état français, aux obligations de chemins de fer. du crédit foncier et des villes : sur 841 successions déclarées en 1908, 36 seulement possédaient des actions de grandes sociétés industrielles. Presque la totalité de ces sommes se répartit entre des fortunes variant de 10 000 à 100 000 francs. Les grosses fortunes demeurent donc fidèles aux immeubles en dehors des ca-

pitaux qu'elles sont obligées de laisser dans le commerce et dans l'industrie.

II. — Les placements fonciers.

Le commerce à longue échéance, la manipulation de matières premières étrangères à la région, les principes mêmes de la fortune rouennaise présentaient de grands risques. Une contre-partie s'indiquait pour qui voulait être sûr du lendemain. De bonne heure, les Rouennais recherchèrent les placements de toute tranquillité. Les valeurs immobilières ont toujours eu leur préférence.

Parmi les biens fonciers, les maisons de ville trouvèrent de suite de nombreux acquéreurs. Pour l'artisan urbain, la possession de l'ouvroir équivalait à la propriété de la chaumière pour le cultivateur du plat pays; elle était la marque d'une classe sociale supérieure. Pour le commerçant et le bourgeois, l'acquisition d'un hôtel conférait une sorte de noblesse: pour tous, elle donnait surtout le moyen d'emprunter. Jusqu'à la Révolution, la rareté du numéraire fit sentir son influence sur toutes les mutations de la propriété. A vrai dire, les stipulations en choses de luxe, par compensation totale ou partielle d'un prix de vente immobilière, sont fréquentes dans les contrats du moyen âge et se poursuivent sous la Renaissance. En 1423, le tabellionnage de Routot relate que Jean de la Houssâye, écuyer fait prisonnier, s'est racheté pour LX écus d'or et deux tissus de soie. A la même époque, le fief du Vivier, près Rouen, fut cédé moyennant diverses fournitures de drap de soie en plus de la somme de 5 000 livres. Plus tard, une maison constitue pour le prêteur le meilleur des gages. L'immeuble se trouvait souvent grevé de plusieurs créances qu'on achetait et vendait comme un titre de rentes actuel. Dès la fin du moyen âge, les maisons rouennaises atteignent à Rouen des prix fort rémunérateurs: elles étaient les placements

préférés des grands négociants. Au XVI[e] siècle, les ancêtres de la famille de Dupont de Nemours, le célèbre physiocrate, achetaient deux maisons situées près de la Renelle avec les bénéfices de leur commerce de chaudronnerie ; la famille Cossard son alliée, famille de teinturiers sur le Robec, possédait la moitié des immeubles de la paroisse. Dans une région où les disputes religieuses ont toujours été assez calmes, l'édit de Nantes fut exécuté avec acharnement parce que les protestants possédaient à Rouen plus de 200 maisons et que 35 d'entre eux avaient prêté des sommes importantes sur les immeubles des catholiques. Au moment de la liquidation des biens d'émigrés, plusieurs de leurs hôtels étaient obérés de dettes qui remontaient au XVI[e] siècle[1].

Cependant les maisons de ville paraissent moins recherchées à la fin du XVIII[e] siècle. A. Young signale le petit nombre de rues neuves à Rouen par comparaison avec le Havre, Nantes et Bordeaux : « On remarque que dans ces dernières villes un négociant fait fortune en 10 ou 15 ans et bâtit ensuite. Mais à Rouen, c'est un commerce d'économie où les fortunes ne sont pas si rapides ; c'est pourquoi on ne saurait y faire les mêmes travaux. » A vrai dire, si l'on bâtissait moins, les immeubles ne restaient jamais longtemps sans propriétaire. Un hôtel rue de la Chaîne change six fois de possesseur en 80 ans, mais sa valeur ne monte point. Pendant tout le XVIII[e] siècle, le prix des maisons est sensiblement le même. La grande industrie acquiert de préférence de grands domaines ruraux et l'artisan abandonne la ville pour acheter quelques lopins de terre autour des chaumières de la banlieue. C'est la classe moyenne, petits bourgeois, petits marchands, qui possède la plupart des maisons de Rouen ; plus tard, lors des grandes ventes des biens nationaux, elle achète encore les immeubles et les rentes qui y sont attachées. Actuel-

1. Bianquis : *219*, p. XLII et 7 ; Barabé : *151*, p. 358, 359 ; Affiches de Rouen, 1767 à 1787 ; A. S. I. : D 427 à 429, 437 ; Tabellion, 1627 ; A. Nat. : Q² 160, 162, 1380.

lement cette répartition est la même. Venue des campagnes, la plus grande partie de la population a gardé de ses anciennes coutumes le goût intense de la propriété. Suivant la fortune de l'habitant, la demeure est plus ou moins importante; mais le Rouennais est presque toujours le possesseur. Bien vite il se lasse d'être locataire, « parce qu'en fin de compte, dit-il, on paye des loyers très forts sans jamais avoir du bien en propre ». Enfin au XIXe siècle les loyers augmentèrent très sensiblement sans que le prix des immeubles s'accrût dans les mêmes proportions; la propriété urbaine devint un placement très rémunérateur et sans risque; les capitaux la recherchèrent. Sur 48 400 000 francs déclarés au bureau des successions en 1908, plus du quart représentait des immeubles de Rouen; presque tous étaient entre les mains de fortunes moyennes[1]. La part des immeubles ruraux était presque aussi importante.

Tout d'abord l'argent ne se porta point de ce côté. Au début du moyen âge, les guerres qui dévastaient le plat pays et ruinaient les paroisses, la forêt qui repoussait dans les essarts, et par-dessus tout les conditions du bail à fieffe écartaient du bourgeois l'idée d'acheter des terres tombées du reste à vil prix. Les baux à métairie lui permirent par la suite de devenir à moitié paysan; M. de Beaurepaire a constaté que dès le XIIIe siècle les terres étaient souvent confiées, non à des manants, mais à des clercs, des prêtres et des citadins. Spéculant sur la dépréciation des parcelles, les Rouennais achetèrent des lots moyennant une rente perpétuelle et inacquittable. Après avoir amélioré le fonds ils revendaient la fiefferme avec bénéfice à leur profit d'une somme en capital plus ou moins élevée. Plus tard, au XVIe siècle, la découverte des mines d'or et d'argent dans le Nouveau Monde, la ruine

1. A. Young: *320*. I, p. 309; Quenedey: *96*. p. 33; A. de l'enregistrement, 1908; A. S. I.: Q4.

de la noblesse, la substitution du bail à temps au bail à fieffe, toutes ces conditions économiques facilitèrent à la petite bourgeoisie l'acquisition des propriétés seigneuriales. Ainsi se fonda cette hiérarchie terrienne qui du laboureur au noble à quartier en passant par le métayer, le bourgeois, le hobereau, le robin comprenait tous les échelons de la société. Tous n'avaient qu'une passion : la terre ; car pour la plupart elle servait de savonnette à vilain, pour tous, elle représentait l'accession à une classe plus élevée de la hiérarchie sociale. C'est le moment où se fondent les noms patronymiques tels que : Aubroie, Aubrée, de la Brosse, de la Blosse et tous les nombreux dérivés de Borde ou de Mesnil[1].

L'évolution qui changeait la forme de la propriété rurale et la classe des possesseurs se précipita avec la prospérité cotonnière au XVIII[e] siècle. Tandis que l'aristocratie de race cherche à s'enrichir dans le commerce et la manufacture (les nobles sont nombreux parmi les courtiers et les fabricants), les grands domaines se constituent souvent à ses dépens. L'aristocratie de robe est la première à en profiter. Sur 46 560 livres que produisit au fisc, de 1702 à 1726, la vente de l'ancien duché de Longueville, 30 793 livres, soit près des deux tiers, furent versés par des présidents, des conseillers, des substituts du parlement de Rouen, de la cour des aides de Normandie, par un maître des comptes, par des trésoriers de finances. Tel ce Jean Cavelier qui acquit en 1703 pour 2 027 livres les terres de Cuverville. Tel ce Jean Fiquet qui de 1747 à 1760 achète pour 318 400 livres sept fermes aux environs de Cany. En 1771, quand fut supprimé le parlement de Normandie, presque tous les parlementaires furent exilés dans leurs terres du plat pays. Mais bientôt, la grande bourgeoisie des marchands de tissus et des entrepreneurs de filature recherche avec passion la puissance et l'as-

1. De Beaurepaire : *276*, p. 34, 275, 285, 356, 380, 381, 390 ; Sion : *310*, p. 143, 156 ; Lechevallier : *86*, p. 20, 33.

cendant que confère la possession du sol dans un pays pénétré par l'empreinte ineffaçable du régime féodal. Les familles qui s'élèvent acquièrent des domaines. La propriété change de mains. En même temps que la révolution économique, un profond remaniement social se prépare. Or à une époque où la main-d'œuvre rurale est solidement fixée à la chaumière, les seuls biens-fonds disponibles se trouvent en possession de la noblesse. La bourgeoisie urbaine fut donc appelée à prendre pour maisons de campagne les vieilles demeures historiques ou à construire en face, comme pour défier leur orgueil[1].

Venu se reposer dans sa maison des champs, le riche manufacturier vivait de la vie de village : il pouvait s'informer des ventes et accroître son bien par des agrandissements successifs. Il allait du petit au grand. Il augmentait sa fortune foncière par le même processus que sa fortune mobilière. Il ajoutait les parcelles aux parcelles, comme il avait ajouté les métiers aux métiers. Retiré sur ses terres aux approches de la vieillesse, sans abandonner complètement la manufacture, cause de sa prospérité, son activité se tournait vers l'agriculture. Parfois, il reprenait une ferme pour diriger son exploitation. Les livres de raison contiennent force détails sur les revenus des faire-valoir directs. Le long des routes fréquentées par les cacheux de navette du Caux, dans les directions d'Yvetot, de Bolbec, les grands marchands construisaient des villas, centres de leurs domaines futurs. A. Young remarquait l'aspect si caractéristique des campagnes entre la rivière de Clères et la Sainte-Austreberthe, l'acre de masure y atteignait les prix les plus élevés de la région, jusqu'à 100 livres[2].

Par ailleurs, même dans la force de l'âge, les bourgeois pouvaient être tentés de participer directement à la cul-

1. Mantoux : ouv. cité, p. 124, 376 ; G. de Beaurepaire : *68*, passim : Lechevallier : *86*, p. 47 ; Hippeau : *292*, V, p. 42.

2. A. Young : *320*, I, p. 133, 135 ; A. S. I. : C 563.

ture, car ils la voyaient rémunérer largement ces laboureurs avec lesquels ils se trouvaient en relations suivies. Les paysans vendaient facilement les produits du sol à une population urbaine de plus en plus dense et plus aisée grâce au développement du commerce et de l'industrie. Les propriétaires refusaient les baux à long terme pour ne pas fixer leurs revenus à un taux en voie d'accroissement rapide. « Les fonds de terre, écrivait de Crosne en 1780, se sont beaucoup augmentés de valeur depuis 20 ans ; ils augmentent encore nécessairement. » A cette date, ils se vendaient toujours au-dessus du denier vingt. Ils rapportaient 5 pour 100 au minimum. Les moindres parcelles prennent des valeurs insoupçonnées. les propriétaires font enregistrer leurs titres sur des friches et des marais méprisés jusqu'alors. Les terres vaines et vagues au Trait et à Jumièges font l'objet de nombreux procès. Hobereaux et bourgeois se disputent le sol avec acharnement. Dans la grande liquidation de la fin du XVIII[e] siècle, lors de la mise en vente des biens communaux et nationaux, ils prennent la meilleure part[1].

« Les étendues qui, sur les plateaux, avaient échappé à l'appropriation individuelle, se trouvaient surtout le long des forêts ; sous le nom de terres vagues, de communes, elles comprenaient ces bruyères qui entouraient les massifs et témoignaient d'anciens abroutissements... Elles occupaient une étendue considérable autour de Rouen, de Caudebec et dans la partie orientale de la généralité, surtout dans le Bray[2]. » Ces terres incultes étaient une ressource précieuse pour les habitants les moins fortunés. Elles fournissaient le combustible (bois ou tourbe) et l'unique nourriture du bétail[3]. Pendant tout le XVIII[e] siècle, les paroisses s'efforcèrent de conserver l'intégrité de ces

1. Sion : *310*, p. 261, 262 ; A. Nat. : G^7 505 ; Q 1379, 1381, 1382, 1384.

2. Sion : *310*, p. 202, 203.

3. Sion : *310*, p. 208 ; Bourel : *280*, p. 313 ; A. S. I. : B maîtrise de Rouen ; C 2213 ; A. Nat. : Q^1 1382.

territoires de vaine pâture soit contre les accaparements de leurs voisines, soit contre les convoitises des intérêts individuels qui obtenaient parfois des autorisations de défrichement. La plupart des communes furent donc hostiles aux lois révolutionnaires prescrivant le partage des communaux [1]. Cependant, alors que le déclin de l'industrie à domicile marquait la chute de la petite propriété et qu'il eût semblé désirable que les terres vaines fussent partagées entre les miséreux, ce furent surtout la bourgeoisie urbaine, des gens de justice, des hommes d'affaires, souvent sans attache dans la région, qui profitèrent du démembrement des paroisses rurales. Tout autour de Rouen, la bourgeoisie rouennaise acquit la plupart des lots mis en vente : 37 acres à Saint-Germain-sur-Cailly, 25 arpents à Boos, 20 acres à Franquevilette, 100 acres à Saint-Martin-du-Vivier, 20 acres à Bondeville. De nombreuses fermes « édifiées à raison du plus grand nombre de bestiaux que les communaux pouvaient nourrir » durent diminuer considérablement leur cheptel ; la vente des biens paroissiaux favorisa l'extension de la grande propriété [2].

Il en fut de même pour la liquidation des biens nationaux. La majeure partie tomba aux mains de la bourgeoisie déjà riche en terres. L'acquisition du sol se doublait d'une spéculation sur le papier. La liquidation permit plus rarement à quelques gros cultivateurs de devenir propriétaires de fermes dont ils étaient les locataires et à quelques artisans des villages et des bourgs d'acheter un petit champ ou une masure. Seule la grande bourgeoisie achetait les grandes fermes qui avaient appartenu aux puissantes abbayes. Autour de Rouen des prix atteignaient : 60 000 livres à Quévillon et Franquevillette, 78 000 à Saint-Martin de Boscherville. Ces acquisitions se continuaient dans

1. Duchemin : *286*, p. 26, et 160 ; Sion : *310*, p. 211 à 213 ; Prévost : *95*, p. 100 ; A. S. I. : C 111 ; A. Nat. : Q 1379, 1380.

2. Sion : *310*, p. 213 ; A. S. I. : C 185, 2147, 2157 ; L. 244 ; A. Nat. : F10 333.

toute la généralité. Dans le district de Caudebec, sur 3632 hectares mis en vente, plus de 900, plus du quart furent adjugés à 11 Rouennais. Un seul bien contenait plus de 200 hectares, deux autres plus de 100 chacun. Semblablement des Rouennais achetèrent les meilleures terres du district de Duclair. Dans une supplique adressée au comité d'agriculture de la Constituante, les journaliers demandaient de partager le surplus des biens ecclésiastiques en petites pièces accessibles à toutes les bourses. « Nous souhaitons fort qu'il soit décrété que tout cultivateur qui fera valoir plus de 40 acres de terre par saison ne pourra mettre son enchère sur ces petites pièces et qu'il ne pourra même lui en être alloué de plus grande qu'il n'ait au moins 10 vaches et 300 moutons[1]. »

Au commencement du XIXe siècle, la substitution de la classe bourgeoise et urbaine à la classe rurale des grands seigneurs de naissance s'était effectuée dans la plupart des domaines du plat pays. En 1807, les 49 premiers négociants de Rouen possédaient une fortune évaluée à 14 750 000 francs ; les deux cinquièmes étaient en terres. Les 23 manufacturiers les plus riches avaient un capital de 774 000 francs dans les affaires et plus d'un million en biens-fonds. Ils avaient moins d'argent dans les mécaniques que dans la terre. A vrai dire, l'agriculture se trouvait enrichie des capitaux que la guerre avait détournés du commerce. La spéculation était bonne. Les terres avaient baissé de un cinquième depuis 1789. Mais leur rapport avait rapidement monté. L'usage s'était introduit de diviser les grandes fermes et d'en former plusieurs petites pour les louer avec plus d'avantage. A chaque renouvellement de bail la multitude des concurrents avait renchéri les loyers. Ils avaient crû du cinquième et du quart dans le Caux, parfois du tiers dans le Bray. Grâce aux propriétaires urbains le produit moyen d'un hectare de terre

1. Hébert : *229*, p. 35 ; Le Carpentier : *185*, p. 22, 24, 32, 72, 78, 79 ; B. mun., ms. 1100 ; A. S. I. : Q 4 ; A. Nat. : F[10] 232.

était de 67 fr. 85 en Seine-Inférieure, il n'était surpassé en France que dans la Seine où il montait à 216 francs et dans le Nord où il valait 69 fr. 56. Le revenu des propriétés rurales, aux environs de Rouen, était de 10 à 12 pour 100 du capital engagé. En dehors de la mainmise sur les grands domaines par ces grands capitalistes, bon nombre de petits bourgeois étaient devenus pour d'autres raisons propriétaires ruraux. « C'étaient, dit Beugnot, moins des agronomes que des particuliers qui se proposaient en se livrant à l'agriculture de se procurer à moins de frais le blé, le cidre et les autres objets de consommation. » Dans toute la région rouennaise, la moyenne propriété fut édifiée avec l'argent gagné dans les cotonnades pendant tout le XVIIIe siècle[1].

Au XIXe siècle, la grande propriété continua à s'étendre au profit de la classe bourgeoise. Le retour à la terre, dès la Restauration, est un fait établi, mais il semble bien que la classe ouvrière y resta étrangère dans la région rouennaise. La descente des fileurs des plateaux vers les vallées et la pénurie de la main-d'œuvre agricole sont des phénomènes connexes. Sauf peut-être chez les ouvriers de la laine employés à Elbeuf et à Louviers, on ne voit pas que les tisserands aient acquis le moindre coin de champ ; la plupart louaient leur maison et deux ou trois ares de jardins autour. Il est possible que le métier ait fait arriver à l'aisance quelques fermiers ou quelques journaliers dont les femmes filaient ou tissaient, mais il est rare que les économies aient été consacrées aux achats fonciers : à ce niveau de l'échelle sociale les ambitions se dirigent plutôt vers le commerce. A la suite de son enquête en Normandie, Moll écrivait : « chez nous, l'ambition est d'avoir un fils curé. Ici l'ambition est d'avoir un fils marchand. Le bambin le plus éveillé est choisi pour fonder l'honneur de la famille. Les plus ineptes sont destinés à continuer l'état de leur père. » Au moment de la grande crise cotonnière

1. Clément : *70*, p. 52, 53 ; A. S. I. : M Police générale, 1806.

de 1860, la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure constate que sauf dans les cantons peu fertiles d'Elbeuf et de Grand-Couronne la propriété était peu divisée et que la grande paraissait se reconstituer. En effet, depuis la paix continentale, « d'énormes capitaux créés par l'industrie et le commerce sortaient de la spéculation pour se convertir définitivement aux acquisitions domaniales. Le sentiment de la propriété foncière était vivement excité principalement chez les hommes les plus actifs et les plus habiles à tirer parti d'une valeur exploitable[1]. » La grande bourgeoisie se porta vers l'achat des biens fonciers. Bien que le revenu de la terre ne dépassât point 4 pour 100, son prix ne diminua pas ; les propriétés rurales passèrent entre les mains de forains. Dans les communes, le nombre des propriétaires cultivateurs diminua de plus en plus. Il était de 40 pour 100 dans l'arrondissement de Rouen en 1837, de 15 pour 100 seulement en 1863. Autour de Rouen, dans le canton de Boos, la proximité de la grande agglomération maintenait quelques ouvriers laboureurs et quelques maraîchers, la proportion des forains était de 67 pour 100 ; aux limites du Caux, sur les terres riches des limons, elle était de 97 pour 100. « Dans ces régions où le fermage est le régime foncier, depuis longtemps le paysan ne vise pas à la pleine possession, mais seulement à l'exploitation du sol[2]. »

Un moment ébranlée par la crise industrielle de 1860 et par la guerre de 1870, la bourgeoisie urbaine reprit, avec les années de paix, l'achat de valeurs immobilières. Mais la constitution de grands domaines devient plus rare dans l'arrondissement de Rouen ; par contre, la petite propriété tend à gagner du terrain. Presque toutes les cotes sont encore foraines : 70 pour 100 dans le canton de Boos, 74 pour 100 dans celui de Duclair, 82 pour 100 dans

1. Sion : *310*, p. 406 à 408 ; Chaptal : *186*, I, p. 209 ; Dejean : *283*, p. 288 ; A. S. I. : M 2e registre ; A. Nat. : F1e III, S. inf. ; F11 402 ; F20 284.
2. Sion : *310*, p. 404, 429 ; A. S. I. : M Agric., 1873 ; Carte à 1/30000e.

celui de Clères, 85 pour 100 dans celui de Pavilly. Si les sols riches aux environs du Caux et du Vexin sont encore dans la possession des grands industriels ou des grands négociants, aux environs de la cité de Rouen le territoire se partage en lambeaux, dont le revenu ne dépasse pas 500 à 1 000 francs. Le plus souvent ces parcelles sont dans les mains de petits marchands, de petits rentiers, de greffiers, de courtiers, d'avoués, de notaires, de tous les titulaires de ces emplois de la judicature ou de la chicane, si chers aux Normands. En 1885, à l'époque où les biens fonciers sont les plus recherchés, le nombre des parcelles par rapport au nombre des propriétaires est très petit : la propriété est très divisée, son rapport a encore baissé. Le revenu de la terre ne dépasse pas 3 pour 100 ; et cependant, depuis 150 ans, sa valeur a monté de 200 pour 100 sur les méandres sableux, de 500 et de 600 pour 100 sur le plateau de Boos et autour de la Forêt verte, de 700 et de 800 pour 100 aux abords du Caux et du Vexin.

CONSTITUTION DE LA PETITE PROPRIÉTÉ
DANS L'ARRONDISSEMENT DE ROUEN EN 1885

CANTONS	NOMBRE DE		SURFACE IMPOSABLE	REVENUS
	PROPRIÉTAIRES	PARCELLES	hectares	francs
Boos.	3 770	26 500	11 462	828 000
Buchy.	2 400	17 200	15 212	597 000
Clérès.	2 600	17 600	18 619	845 000
Darnétal.	3 900	19 300	15 432	1 128 326
Duclair	3 165	27 200	16 586	877 387
Elbeuf.	6 350	26 500	6 120	1 324 800
Grand-Couronne. . .	5 370	26 970	8 303	695 000
Maromme.	2 946	13 000	8 063	1 728 889
Pavilly.	2 620	15 540	16 068	829 728
Rouen.	13 500	20 815	1 518	5 022 000

Actuellement, la crise que la terre a subie, les frais qui la grèvent par suite de l'absentéisme et de l'augmentation croissante des impôts, la cherté de la main-d'œuvre agri-

cole ont encore diminué les revenus fonciers. La grande propriété est devenue très onéreuse, elle tend à diminuer encore d'étendue dans l'arrondissement de Rouen. La petite propriété va de 4 hectares pour les arrondissements de Rouen et de Dieppe à 5 hectares et demi pour celui de Neufchâtel, à six pour ceux du Havre et d'Yvetot ; la moyenne de la grande propriété est de 45 hectares pour l'arrondissement de Rouen, de 55 et 60 pour les autres. Dans la région même, elle est de 67 hectares à Buchy près du Vexin, de 80 à Clères près du Caux, tandis qu'elle est de 25 à Elbeuf et à Sotteville sur les terres légères du méandre. Là du moins la plupart des propriétaires sont des cultivateurs du lieu. Dans les arrondissements de Rouen et du Havre, la grande propriété paraît avoir une tendance à se diviser, et si le produit brut et le produit net de la petite culture sont en général, dans le département, inférieurs à ceux de la moyenne et de la grande culture, la petite trouve dans la banlieue des grandes villes une source de revenus très appréciables avec l'industrie laitière et la production des légumes. Le petit cultivateur l'emporte nettement sur le gros fermier par les résultats économiques [1].

Malgré cette évolution de la propriété agricole, les placements en valeurs immobilières sont encore recherchés des capitalistes rouennais. Leur activité s'est d'abord portée aux environs de Rouen. Dans les cantons de Boos, de Darnétal, de Grand-Couronne, 12 pour 100 des cotes foncières sont attribuables aux Rouennais. Mais bientôt leurs relations d'affaires les ont entraînés à s'établir à proximité des chaumières de campagne et des fabriques où se préparent leurs tissus. Ils possèdent 6 pour 100 des cotes foncières dans les cantons de Maromme, de Duclair, de Pavilly sur les routes jadis bordées par les plants des cacheux de navette, 2 pour 100 seulement dans le canton de Buchy, depuis longtemps délaissé par l'indus-

1. Journ. de R., 26 fév. 1910.

trie cotonnière, 1 pour 100 dans celui d'Elbeuf presque exclusivement dans la possession des laineurs [1]. Par un processus analogue, les économies amassées dans le coton se sont placées dans les régions du plat pays où se recrutait la main-d'œuvre. De nombreuses fermes dans la vallée de la Rille, dans celle de l'Andelle, dans la campagne du Neubourg sont devenues la propriété des industriels rouennais. Actuellement, ils paraissent préférer les grandes exploitations du Caux et principalement la région Doudeville-Yvetot où les derniers métiers à domicile battent encore pour leurs fabriques. Plus à l'ouest, à Saint-Romain de Colbosc, à Bolbec, la fortune de Rouen se heurte à celle du Havre ; plus à l'est, elle ne dépasse pas les cantons de Londinières et d'Argueil, depuis longtemps abandonnés des cotonniers et qui vivent sous le contrôle d'autres régions. Jusqu'à ces confins, l'activité de Rouen est inlassable ; elle insuffle la force vivifiante de ses économies aux exploitations rurales du Caux et du Vexin, comme aux filatures et aux tissages de la Sainte-Austreberthe et de l'Andelle. Sur 48 400 000 francs déclarés pour les successions par la chambre des notaires de Rouen en 1908, 12 pour 100 concernaient des immeubles du plat pays.

A regarder de plus près, les placements fonciers sont encore plus importants. Le poste des créances sur les propriétés absorbe 15 pour 100 des valeurs déclarées. C'est encore une des formes de la fortune appuyée sur la possession du sol ; mais cette fois, elle élimine les risques de l'exploitation. Plus indirectement, la préférence marquée des familles rouennaises pour les charges de notaire, d'avoué, d'hommes d'affaires, provient de ce que ces études vivent en grande partie des mutations foncières. Semblablement la prédilection des portefeuilles rouennais pour les obligations de chemins de fer, principalement pour celles de la compagnie de l'Ouest dont ils ont possédé les trois quarts, cette prédilection s'explique parce

1. Matrice générale de la propriété foncière pour 1912.

que ces titres sont des hypothèques terriennes. A toutes les époques, à côté des gros rapports de l'industrie et du commerce, les Rouennais ont cherché des placements plus certains, plus tranquilles, moins élevés, mais où leur prudence pouvait se reposer. Les valeurs foncières de toute nature ont depuis longtemps attiré leurs disponibilités.

Le temps est loin où les capitaux rouennais se risquaient dans la grosse aventure. Actuellement, en dehors des valeurs textiles reçues en héritage, les fonds d'état, les obligations foncières sévèrement garanties et surtout les biens fonciers sont les placements préférés de leurs portefeuilles. Le jour où la navigation long-courrière a abandonné le port fluvial d'accès difficile pour s'attacher au port côtier plus favorable aux grandes calaisons, ce jour-là, la fortune rouennaise a restreint les limites de son emploi. Née dans le commerce et l'industrie, elle a cessé de se lancer vers les destinations lointaines. Même après que les travaux des ingénieurs eussent rendu la Seine plus navigable, elle n'a pas voulu reprendre les routes triomphales du xve et du xvie siècles : cachée dans la terre, elle a laissé au jeune port du Havre la gloire et le bénéfice des expéditions maritimes. Elle lui a même abandonné le marché du coton, base de la prospérité de ses usines et de ses comptoirs. Timorés, avares presque à force d'être économes, les capitaux rouennais ont permis à l'énergie calculée, à la sage hardiesse des négociants havrais de fonder et de développer leur fortune, souvent aux dépens de la leur.

LES OBSTACLES A L'ACTIVITÉ DE ROUEN

A l'époque actuelle de son évolution, l'activité rouennaise semble moins énergique. C'est la conséquence naturelle du milieu géographique où elle s'exerce. La destinée de Rouen est fonction de phénomènes très complexes, très éloignés, et sur lesquels les habitants n'ont, par eux-mêmes, aucune action directe. Le montage d'un métier nouveau dans le Lancashire ou en Alsace, la découverte d'un procédé chimique dans un laboratoire d'Allemagne, des conditions climatériques défavorables pour le parfait rendement des champs de coton peuvent arrêter les filatures et les tissages de la vallée de la rivière de Clères, ruiner les teintureries d'Eauplet et de Saint-Sever, réduire à la misère de nombreux cotonniers. Semblablement, des glaces prématurées dans la Baltique, une maladie de la vigne dans le Sud de la France ou en Algérie, des puits qui tarissent au Caucase ou en Pensylvanie, des grèves dans les mines de Cornouailles, tous ces faits peuvent influer malheureusement sur la vie du port, sur le commerce de la région sans que la faute en soit imputable à ses négociants.

Obligé par les genres mêmes de commerce ou d'industrie dont il vit à constituer des stocks de matière première aussi bien que de matières ouvrées, le Rouennais, pour pouvoir travailler, doit être sûr de la continuité de leur écoulement : il faut qu'il puisse engager l'avenir. Les

25 000 métiers de la Haute-Normandie produisent journellement plus de 1 250 000 mètres de toiles écrues. La vente doit être continue sous peine de cessation complète de la production. Une tension dans les rapports avec la clientèle amène l'arrêt des machines ou l'encombrement des quais. Toute loi contre la protection marque un déclin correspondant dans l'activité rouennaise. Les foires de Caen, érigées par Louis XI, coûtèrent plus au commerce de Rouen que les campagnes des Bourguignons en Picardie et dans la Haute-Normandie. Après les traités de 1786, la marque accusa, en deux ans, un déficit de 83 327 pièces. Les misères qui suivirent les actes libre-échangistes des années 1860 sont à peine guéries.

Le machinisme et l'amélioration des transports maritimes ont rendu encore plus angoissante cette question des débouchés, ignorée à l'époque où le trafic et la fabrique étaient concentrés dans les mêmes mains. Le jour où à côté du marchand-drapier, du marchand-toilier, du marchand-manufacturier apparaît le manufacturier tout court, ce jour-là, la prohibition devient une nécessité plus impérieuse que jamais. A la production intense, à la circulation accélérée, le marché local ne suffit plus ; un protectionnisme, le plus souvent très rigoureux, peut seul conserver à l'activité de Rouen la clientèle nationale à défaut de la clientèle étrangère dont elle fut longtemps le fournisseur attitré. Pour prospérer, la fortune de Rouen se trouvait obligée de s'abriter sous des lois d'exception.

Cependant, la protection est plus active que jamais et nous avons enregistré une certaine torpeur de l'activité rouennaise. Sans doute, le port a progressé depuis 1870 dans de fortes proportions ; mais c'est la conséquence de services que lui demandait la capitale. La ville et le plat pays qui l'entourent consomment une très faible partie des marchandises importées ; encore moins en livrent-ils à l'exportation. Par ailleurs, alors que l'industrie française des textiles perdait le rang qu'elle tenait derrière

l'Angleterre et les États-Unis, les cotonniers rouennais se voyaient prodigieusement concurrencés par leurs confrères du Nord, des Vosges et de la région de Roanne. Ces centres industriels, autrefois les clients ou les salariés de la fabrique rouennaise, se sont soustraits à son autorité. Par le perfectionnement d'un outillage souvent renouvelé, par la hardiesse de leurs entreprises commerciales, par leur empressement à transformer leurs produits au goût de la clientèle, ils ont atténué les désavantages de leur situation géographique, créé une industrie locale. D'artisans ils sont devenus des maîtres, parfois même les fournisseurs des tissages rouennais. Les filés de haute qualité sont achetés le plus souvent aux fabriques d'Épinal et non pas aux usines du plat pays. La protection mettait la vieille métropole normande à l'abri de la concurrence étrangère, mais, du même fait, elle favorisait également la rivalité nationale. Et les Rouennais n'ont rien fait pour s'en garantir.

Par crainte des transformations sociales ou économiques, l'argent se cache dans la terre. Dans la cité qui se risquait dans la grosse aventure ou qui aventurait sa fortune dans les placements à longue échéance, on éprouve quelques difficultés à trouver des capitaux nécessaires à la construction d'un navire, à la mise sur pied d'une affaire industrielle ou commerciale. Bourgeoisie cossue et capitaux peureux, deux obstacles à l'activité des affaires. Dans la région illustrée par l'industrie des textiles, des métiers battent encore dans la vallée après 25 ans d'existence tandis que les usines des Vosges ou du Nord de la France renouvellent leur matériel tous les deux ans. Les progrès actuels de la fabrique rouennaise sont d'origine étrangère. Elbeuf et Rouen auraient probablement perdu leur importance comme centres du tissage et de l'impression, si après 1870 quelques grandes maisons alsaciennes n'avaient émigré dans leur banlieue. Dans l'industrie, dans le commerce, dans les charges même, et malgré l'hostilité des Normands, des horsains sont venus prendre

les premières places. Grâce à leur puissance d'action, l'activité rouennaise maintient sa renommée. La bourgeoisie urbaine, jadis si agissante, semble se reposer ; comme l'a dit un historien, « après une carrière bien remplie, elle a fait valoir ses droits à la retraite[1]. »

1. Petit : *305*, p. VII.

TROISIÈME PARTIE

LA VIE DE ROUEN

LA VILLE-RÉGION

Nous avons vu comment, au XVIIIe siècle, l'évolution industrielle transforma l'activité rurale dans la Haute-Normandie. Le même phénomène économique décida la concentration de l'agglomération urbaine. Sans doute, la métropole normande existe avant la fabrique du coton. Initiatrice de l'unité normande, créatrice de la solidarité entre la Basse et la Haute-Normandie, l'ancienne capitale des Véliocasses, la capitale gallo-romaine fut la base sur laquelle a été fondée une des plus anciennes et des plus durables de nos divisions politiques. Par ailleurs, l'achalandage de son commerce, l'essor de l'industrie drapière lui ont assuré très tôt, dès que le gué fut connu, les caractères extérieurs de la grande ville. Elle ne manquait point d'étonner et d'arrêter les voyageurs, surtout les barbares de l'Europe septentrionale, ignorants des vastes emporia. Mais ce n'était pas encore « une de ces nodalités d'un ordre supérieur qui servent d'intermédiaires entre la contrée qu'elles mettent en valeur et les marchés du dehors [1]. » Elle était désignée pour devenir le noyau d'une future agglomération sans en tenir encore l'emploi.

L'Angleterre a connu cette transformation démogra-

1. Vidal de la Blache : Régions françaises, art. cité, p. 21, 22 ; Jullian : Histoire de la Gaule, ouv. cité, III, p. 41 ; Mantoux : ouv. cité, p. 364.

phique dès le XVIIIe siècle ; la croissance monstrueuse de ces villes-régions n'a pas cessé depuis. Rouen ne s'est adaptée aux nouvelles conditions géographiques que bien après les cités d'Outre-Manche. Restée longtemps la cité marché, elle n'est devenue la ville usine que vers 1825. quand les moteurs hydrauliques remplacèrent la pompe à feu. De la substitution des mécaniques date la naissance de l'agglomération urbaine. Jusque-là les petits groupements voisins, Maromme, Darnétal, Petit-Quevilly, Oissel, ayant par eux-mêmes un principe indépendant de la tradition historique et de la force acquise de l'agglomération centrale, vivaient isolément.

La vapeur fut l'agent qui relia ces cellules isolées au noyau central. Le phénomène des relations établies est visible dans la suite ininterrompue des fabriques qui forment le trait d'union entre les dernières maisons de Rouen et les premières habitations des communes suburbaines, dans le terminus toujours plus éloigné des tramways de pénétration et surtout dans les émigrations humaines du centre de la cité vers la périphérie. La ville-région est fondée. A la vieille cité à l'étroit dans ses enceintes, dans ses règlements administratifs et corporatifs. à la ville jalouse des progrès industriels des peuplements voisins, se substitue une constellation urbaine dont le centre historique disparaît de plus en plus. devant l'importance des faubourgs, de la banlieue et du plat pays environnant. Constellation absorbant sans doute l'activité des communes les plus voisines, mais accueillante et protectrice de toute une confédération. elle embrasse et suggère l'activité régionale. « Ce n'est plus le nombre des habitants, encore moins celui des fonctionnaires ; ce n'est même pas toute forme de travail indistinctement qui constitue la ville régionale. C'est l'élément supérieur qui s'introduit par elle dans les diverses formes de l'activité. Elle fait fonction de guide. Elle arrose, suivant l'expression américaine, la contrée de ses capitaux. L'usine a beau s'éparpiller dans les vallées, la ferme se dresser en

pleine campagne ; c'est la ville qui, par le crédit, le marché, les débouchés qu'elle ouvre, fournit la substance dont elles vivent[1]. » Ainsi Rouen insuffle la force vivifiante de ses capitaux aux filatures et aux tissages des vallées du Robec et de la rivière de Clères comme aux exploitations rurales du Caux et du Vexin.

Mais la métamorphose de la vieille métropole en ville-région, l'évolution de l'ancien organisme en une forme plus moderne, ces phénomènes n'ont pu avoir lieu sans que l'on résolût une multitude de problèmes très complexes dont les plus importants concernaient la répartition, l'alimentation et l'habitation de la population. Toute société suppose un ensemble de conditions objectives, matérielles principalement. Il y a des liens sociaux entre les hommes et les choses. Selon que le lien est plus ou moins lâche entre le sol et la société, son organisation est tout autre. Toute organisation des hommes suppose une organisation parallèle des choses et subit le contre-coup des états par où passe celle-ci. Ces contre-coups sont particulièrement pénibles quand les rapports de la surface habitée et le nombre des habitants augmentent. Ils peuvent causer des convulsions. La géographie humaine les enregistre ; elle cherche à les prévoir. Car si, comme l'a excellemment montré M. Sion, la géographie attache autant d'intérêt à savoir comment le paysan gagne sa vie qu'à connaître les conditions d'existence d'une espèce végétale ou d'une colonie corallienne, sa curiosité ne peut être moindre pour examiner comment les citadins et particulièrement les artisans se nourrissent, se logent, se groupent[2].

1. Vidal de la Blache : Régions françaises, art. cité, p. 21.

2. Sion : *370*, p. VII ; Maunier : L'origine et la fonction économique des villes. Paris, 1910, p. 8.

CHAPITRE IX

L'ALIMENTATION DE ROUEN

I. L'approvisionnement régional. — II. L'insuffisance des ressources. — III. La liberté de l'approvisionnement. *La circulation des grains. La transformation du régime.*

Dépourvue de ressources dans ses environs immédiats. Rouen était asservie à des difficultés de subsistance telles que la moindre interruption de circulation normale devenait une catastrophe. Le développement de la cité rendait encore plus angoissante la question des vivres. Les apports d'aliments étaient les liens naturels qui s'établissaient chaque jour. à heure fixe, entre la cité et le plat pays. Ils renforçaient les attaches qui unissaient la métropole non seulement à la Normandie mais aussi aux provinces adjacentes. La solution de ce problème général dans toutes les villes, têtes de passage de fleuve, était particulièrement difficile à Rouen. Les habitants y sont fort mangeurs. Comme toutes les races du Nord. les Neustriens consommaient continuellement. Les invasions franque, saxonne et normande avaient encore renforcé ces caractères ethniques. Chez les Rouennais, l'amour de la terre fut non seulement la conséquence d'une économie bien entendue, mais à l'origine, elle fut surtout fonction d'une prudence bien comprise. Entre le paysan du Caux et du Vexin et

le petit bourgeois de la cité « il y a différence d'habit et d'éducation et aussi différence de conditions sociales. Mais les sources de l'avoir et de la vie sont les mêmes ». A la ville comme dans le plat pays, les populations ont pardessus tout la crainte de mourir de faim[1].

I. — L'approvisionnement régional.

Au début, l'irrégularité et la médiocrité des moyens de transport condamnèrent l'agglomération à vivre exclusivement des ressources de la province. Si aux environs immédiats de la cité, les populations trouvaient difficilement à se ravitailler, au moins pouvaient-elles se pourvoir plus abondamment dans les régions limitrophes. Les travaux de Léopold Delisle et de M. de Beaurepaire ont établi que les grains normands ont longtemps suffi aux besoins des habitants. Sans doute, les nombreuses guerres, particulièrement celle de Cent ans, furent des périodes dures à traverser. Plus tard, l'émigration des cultivateurs cauchois et vexinois diminua singulièrement la production des céréales. Mais, dès la fin des troubles, le pouvoir central cherchait à repeupler les bailliages de Rouen et du Caux. L'excellence des limons restés si longtemps en jachères donnait rapidement des moissons abondantes pour peu que l'on s'appliquât à leur culture. Le règne de Louis XII, particulièrement, fut marqué par des récoltes très prospères. En cas de déficits locaux, les marchands se fournissaient dans les provinces voisines. La voie romaine qui reliait Rouen à Chartres indique des relations anciennes. Au XIIe siècle les Normands de Rouen participèrent à l'édification de la cathédrale de Chartres : le clocher Saint-Romain de la cathédrale rouennaise a été copié sur le clocher de la métropole chartraine. Enfin, si d'aventure les blatiers se trouvaient pris de court, l'éche-

1. Vidal de la Blache : La France, ouv. cité, p. 350.

vinage ne manquait pas de requérir une partie du froment qui traversait la ville à destination de Paris[1].

Malgré l'immensité de la lande et de la forêt environnantes, les approvisionnements en bétail étaient plus difficiles. Dans une contrée dévastée par la guerre, les aumailles étaient très convoitées par les pillards. Les nombreuses bandes avaient considérablement réduit le troupeau régional. Les prés d'embouche de la Haute-Normandie ne parvenaient pas à subvenir aux besoins des classes bourgeoises et ouvrières. Dès le XIIIe siècle, les bouchers de Rouen se fournissaient aux marchés du Neubourg et de Routot. La vallée de la Rille a de tout temps servi de pacage au bétail nécessaire à la grande ville. Les migrations des bœufs et des moutons depuis la Basse-Normandie jusqu'à la capitale de la Haute-Normandie ont décidé la fortune des bourgs gîtes d'étapes tels que Bourgtheroulde. En outre la Basse-Normandie et la Bretagne envoyaient à Rouen les spécialités de leurs élevages. A la foire du pardon Saint-Romain venaient les éleveurs du Cotentin, des évêchés de Coutances, d'Avranches, de Tréguier, de Léon. Enfin, l'Angleterre contribuait largement à l'alimentation de la cité normande. Ses bœufs, ses moutons venus par Dieppe, ou directement débarqués à ses quais, étaient une ressource importante en cas de disette. Certes le troupeau se reconstitua avec les années de calme ; les 75 années de 1450 à 1525 furent une période de bombance. Mais Rouen ne put se libérer complètement des importations étrangères. Sous Louis XI, si l'ouvrier du plat pays mange de la viande trois fois par semaine, il semble que l'artisan urbain soit moins bien partagé[2].

1. Vidal de la Blache: La France, ouv. cité, p. 139; Enlart: *77*, p. 32; de Fréville: *163*, I, p. 271, 295; Sion: *310*, p. 146, 147; de Beaurepaire: *276*, p. 264; de la Rue: *99*, p. 418; B. mun.: ms. 1201, p. 342, 491, 493; A. mun.: délib., A5 1405, A7 1447; A. S. I.: G 1448.

2. D'Avenel: ouv. cité, p. 193; Sion: *310*, p. 144; de Beaurepaire: *276*, p. 447, 470, 703, 701, 705, 726; Duchemin: *286*, p. 18; A. S. I.: Fonds Saint-Wandrille.

Alors, l'alimentation du citadin comprenait surtout du poisson. La rivière eût fourni d'abondantes ressources si les abbayes riveraines, principalement celles de Jumièges et de Saint-Ouen, n'avaient accaparé le monopole de la pêche. *Le poisson à lard,* le marsouin figurait souvent dans les menus religieux. Néanmoins, la pêche était encore assez rémunératrice pour que les habitants de Tourville consentissent à payer à l'abbaye de Saint-Ouen une rente annuelle de 12 deniers par filet. Toutefois, la grande majorité du poisson consommé provenait d'importations nationales et étrangères. C'étaient, outre les éperlans, les esturgeons, les aloses, les marsouins de Seine, les truites des Andelys, les anguilles de Marne, les saumons d'Angers, les aloses de Bordeaux, les poissons plats de la Rochelle, les juliennes et congres de Guernesey, les saumons salés d'Écosse, les mélus des Biscayes et surtout les huîtres et harengs d'Allemagne et d'Irlande. Le cardinal d'Aragon, qui visita Rouen en 1517, remarque les débarquements incessants de poissons de rivière et de mer « dont le peuple est très friand[1] ».

Bien qu'il soit extrêmement difficile d'évaluer la dépense de bouche, chez les artisans, dans une époque aussi reculée, l'intérêt du travail a tenté plusieurs historiens normands. M. de Beaurepaire, merveilleusement servi par le dépouillement des archives dont il avait la garde, a établi que la dépense journalière de l'ouvrier, pour sa nourriture, variait de 5 à 18 deniers. Au xv[e] siècle elle peut être fixée à Rouen à 10 deniers. L'artisan consacrait journellement pour achat de pain 3 deniers, soit environ le tiers de sa dépense de bouche, et pour ce prix, il en recevait 1 kilogramme et demi dans les bonnes années. La somme de 10 deniers paraîtra sans doute trop faible si l'on ne songe pas que le plus souvent l'artisan se désalté-

1. Pastor: *304*, p. 126; Augé: *215*, p. 101, 102; de Fréville: *163*, p. 75, 76, 175, 176, 292, 294; Chéruel: *222*, I, p. 317; J.-B.-S. Noël: *91*, p. 52; A. mun.: délib., A[2] 1390.

rait avec de l'eau pure. Le cidre n'existait pas encore. En 1584, Masselin dira aux États Généraux de Tours que 100 ans auparavant les poiriers et les pommiers n'étaient pas encore acclimatés dans le Caux. La cervoise était la boisson du petit bourgeois, le vin celle du riche et ne paraissait sur la table du pauvre qu'aux jours de fatigue et aux fêtes carillonnées. A la même époque, le salaire moyen d'un ouvrier de profession moyenne, maçon ou charpentier, était de 5 sous à la ville, de 3 sous dans la banlieue[1]. La famille de l'artisan pouvait donc vivre pourvu que le nombre de ses membres ne fût pas trop élevé, pourvu que les jours de chômage ne fussent pas trop fréquents. Malheureusement les jours ouvrables ne dépassaient pas la moitié des jours de l'année entière.

II. — L'insuffisance des ressources.

La fin du moyen âge marque un renchérissement dans le prix des denrées alimentaires. La Normandie orientale souffrit plus que toute autre région française de la hausse des subsistances. Elle fut presque ininterrompue depuis le début du XVIe siècle jusqu'à la Révolution. Il faut, pour l'expliquer, rappeler les guerres de religion, les troubles de la Ligue et de la Fronde, les razzias d'autant plus fréquentes qu'elles savaient parcourir un bon pays, la perpétuelle insécurité à peine coupée par la prospérité des gouvernements d'Henri IV et du Régent, les levées de soldats nécessaires aux campagnes de Louis XIV et de Louis XV, et surtout l'exportation des grains.

Cette dernière raison, la plus apparente aux yeux du peuple, faisait l'objet de ses nombreuses réclamations. Point de cahier aux États Généraux qui ne contînt des

1. Masselin : *299*, p. 551 ; de Beaurepaire : *276*, 252, 264, 466 ; A. S. I. : G 1448.

remontrances à ce sujet[1]. Les murmures des populations ne furent pas sans inquiéter l'administration centrale. Elle s'efforça de constituer des approvisionnements pour assurer le lendemain. Elle tenta d'abord d'arrêter l'exportation dans la campagne environnante et de s'assurer la totalité de la production. 112 marchands de Rouen reçurent dès le XVII[e] siècle le privilège exclusif d'acheter les blés du Caux centralisés aux halles de Caudebec et de Duclair, les blés du Vexin apportés sur la place des Andelys, les blés du Roumois concentrés à Elbeuf. « Il était défendu à toute autre personne d'acheter des grains et des graines pour en faire la revente même aux habitants des dits lieux sous quelque prétexte que ce soit. » Les blatiers de Rouen avaient seuls pouvoir d'entreposer les froments du plat pays et de les débiter dans les halles de la ville. Ce système pouvait être une ressource pour la cité en cas de disette ; mais il amenait le cultivateur à dissimuler la récolte ou à se fournir exclusivement aux halles urbaines, c'est-à-dire à restreindre les approvisionnements destinés aux citadins. Par ailleurs il constituait un monopole extrêmement dangereux. Plusieurs fois averti des spéculations à la hausse opérées par les privilégiés, le Parlement n'osa point cependant rapporter l'édit de crainte d'affamer les populations[2].

A défaut de blés régionaux, le pouvoir central s'efforçait d'introduire des grains nationaux. Le chapitre de la Cathédrale se fournissait de tout temps à Chartres et à Nogent-le-Roi. Mais c'était un expédient individuel difficile pour une collectivité, car les régions françaises souffraient du même mal que la Normandie et leurs intendants n'étaient pas pressés de se défaire d'un excédent qui pouvait com-

1. De Beaurepaire : *277*, I, p. 131, 147, 148, II, p. 55, 59, 144, 179, 206, 263, 281, 303, III, p. 104 ; Le Parquier : *133*, p. 77 ; Miromesnil : *301*, III, p. XXXVIII, V, p. 4, 50, 66 ; Duchemin : *286*, p. 39 ; Hippeau : *292*, V, p. 147, VI, p. 185 ; A. S. I. : C 103.

2. Valmont : *102*, p. *9* ; Farin : *225*, I, p. 16 ; Miromesnil : *301*, V, p. 66, 68, 93, 95 : Sion : *310*, p. 231 ; A. Ch. C. : XXXX ; A. S. I. : C 103, 111 ; A. Nat. : G[7] 491.

bler le déficit de l'année suivante. L'autorisation de la circulation des grains une fois obtenue, le problème restait encore très compliqué. Malgré les arrêts du conseil d'état autorisant les emprunts pour l'approvisionnement des farines, les magasins municipaux se remplissaient difficilement[1].

Les blés nationaux à destination de Rouen provenaient surtout des Flandres, du Soissonnais, de l'Orléanais et du pays chartrain. La Seine et l'Eure servaient le plus souvent de voies de transport. Cependant ce transit n'allait pas sans difficultés. « J'apprends, écrit l'intendant Thiroux de Crosne, que des voitures chargées de blé, destinées à l'approvisionnement de la ville de Rouen, sont restées à Évreux, parce que les voituriers ont craint de passer à Louviers à cause de l'émeute qu'il y a eu pour raison des mesures de ce marché. » Comme il était de toute nécessité d'établir la correspondance entre le pays chartrain et la ville de Rouen, la maréchaussée accompagnait le convoi. Ces déplacements n'étaient point sans grever le prix du froment ; aussi, en temps de paix et quand on pouvait trouver des capitaines qui consentissent à ce fret, le pouvoir central préférait-il acheter en Bretagne, en Guyenne et dans l'Aunis. Les grains, chargés à Bordeaux, à Rochefort et à Brest, débarquaient au Havre et arrivaient à Rouen après un transbordement sur des allèges. En 1789, l'arrivée des blés d'Amérique fut saluée par la joie des Rouennais, non pas comme la marque de nouvelles relations commerciales, mais bien comme l'espérance d'une vie meilleure[2].

En effet, tous les efforts avaient été vains pour enrayer la hausse. Elle fut presque continue depuis le début du XVIe siècle jusque sous la Révolution.

En 1501 la mine de blé valait 16 sous, 9 livres en

1. Wallon : *177*, p. 319 ; A. Ch. C. : XXIII, XXXX ; A. S. I. : C. 104, 222, 857, 2153.

2. Hippeau : *292*, V, p. 157 ; A. S. I. : C 2153 ; A. Nat. : G^7 501.

1575; elle descendit à 4 livres 12 sous en 1600, mais atteignit 24 livres en 1692 [1].

Elle devait monter jusqu'à 32 livres en 1709 : le pain valut 3 sous, 6 deniers la livre. Ce sont les prix les plus élevés qui aient été cotés, jusqu'à l'heure actuelle. Le prix moyen du XVIII[e] siècle fut de 16 livres la mine environ. Les années de misère, la livre de pain comprenait plus de seigle, d'orge, d'avoine que de blé. Le pain fait exclusivement d'avoine était d'usage courant au milieu du XVIII[e] siècle. Cependant ces expédients n'étaient pas encore suffisants. Du riz fut souvent distribué en remplacement de froment. Par ailleurs, le peuple de Rouen ne souffrait pas moins des grandes variations de la farine. En 20 ans, de 1744 à 1763, elle passa de 6 livres 11 sous la mine à 19 livres ; dans la seule année 1767, elle oscilla entre 11 livres et 16 livres. Les cahiers des États Généraux réclament « que pour faciliter la subsistance de tous les sujets de Sa Majesté et pourvoir à leurs besoins de première nécessité, le boisseau de blé fût immédiatement fixé et ne puisse excéder un certain prix en aucun temps, ni aucune circonstance : le pain étant de première nécessité pour le peuple [2] ».

Ces plaintes étaient justifiées par les usages de la vie journalière. Aujourd'hui nous achetons notre pain : autrefois on achetait du grain pour les besoins de chaque jour. On achetait et on renouvelait à de plus ou moins grands intervalles de temps sa provision de froment, voire de seigle, et on la portait au fur et à mesure des nécessités au meunier et au boulanger, quand on ne cuisait pas soi-même. Chacun donc se rendait à la halle : conséquemment il fallait des halles fournies. A la fin du XVIII[e] siècle

1. La Muse Normande : *226*, I, p. 140, 191, II, p. 11 ; Sion : *310*, p. 286 ; de Boislisle : ouv. cité, n[os] 1126, 1195, 1351 ; A. Nat. : G[7] 492, 494, 496, 1635.

2. Le Parquier : *133*, p. 47 ; Messance : *262*, p. 305 ; Valmont : *102*, p. 3, 4 ; G. de Beaurepaire : *68*, p. 419 ; A. Ch. C. : XIII ; A. mun. : délib., A[33] 1740 ; A. S. I. : C 107, 113 ; A. Nat. : G[7] 499, 500.

les conditions géographiques et économiques du blé empêchaient cette constitution des réserves. Elles furent une des causes de la Révolution. A Rouen, elle fut menée dès février 1789, par des bandes de malandrins, *de carrabots,* qui pillèrent les moulins, les minotiers et les abbayes ; dans le plat pays et dans la banlieue, des femmes et des paysans allaient par les fermes et par les cures réclamant du blé contre de l'argent. Ils le payaient environ 3 livres le boisseau, soit à peu près le prix de la halle, en ville[1].

Le haut prix de la viande n'était pas pour dédommager du haut prix du blé. L'immensité de la lande, de la forêt, les terres vaines et vagues, la jachère, le chiffre infime des habitants avaient maintenu au moyen âge le vil prix du bétail. Mais « dès le commencement du XVIe siècle, pour faire subsister sur une même surface un bataillon plus serré d'humains, il fallut changer les conditions de l'exploitation. Le guéret dut s'élargir, tandis que la forêt songea à se défendre, parce que le bois prenait de la valeur. L'espace abandonné au bétail demeurait bien vaste pourtant ; mais — fait explicable après tant de pillages et de ruines — le bétail manquait ». La livre de bœuf, qui valait de 6 à 7 deniers de 1450 à 1525, atteignit en 1617, 2 sols 6 deniers[2]. « Le pauvre peuple de Normandie, disent les cahiers de 1584, est à présent réduit en telle extrémité qu'il n'y a moyen de manger chair, ains se nourrissent de fruictages et de laitages, ce qui cause en partie la présente contagion[3]. » Encore les fruitages et les laitages devaient-ils être de médiocre ressource comme provenant d'animaux soumis à la vaine pâture et dont les reproducteurs n'étaient jamais sélectionnés. La qualité et la quantité du troupeau diminuèrent encore au siècle suivant quand les forêts furent rasées ou mises en défens par les officiers.

1. Gosselin : *291*, p. 2 et suiv.
2. D'Avenel : ouv. cité, p. 225.
3. De Beaurepaire : *247*, p. 71, n° 1 ; Houzard : *81*, p. 3 ; Taillepied : *242*, p. 31.

Le prix de la viande de bœuf augmenta d'un tiers [1]. Elle disparut presque complètement de la consommation de la classe ouvrière. Au XVII[e] siècle la rareté du bétail avait encore accru le tarif de la viande. Rouen payait une prime fort importante par rapport aux marchés des environs. La viande de détail était vendue 10 sous dans les campagnes et 15 sous la livre aux étals de la ville. Si l'on tient compte de la valeur de l'argent, le prix de la viande était deux fois plus élevé qu'aujourd'hui. A part le lard pour graisser la soupe, l'artisan comme le cultivateur n'en mangeait guère. Il la remplaçait par du poisson [2].

PRIX DU BÉTAIL AUX MARCHÉS DE ROUEN ET DU PLAT PAYS EN 1736

VIANDES	GOURNAY	BEAUMONT ET PONT-L'ÉVÊQUE	NEUFCHÂTEL	PONT-AUDEMER	ROUEN
	livres	livres	livres	livres	livres
Bœuf.. . .	»	120-150	160	140	180-200
Vache. . .	50-90	»	50-90	100	120-150
Veau . . .	14-20	10-16	16-18	33	»
Mouton. . .	»	20-24	20-24	30	35
Porc. . . .	20-25	30	20-30	»	35

La pêche en Seine était toujours très prisée des Rouennais. C'était un passe-temps et un moyen de se procurer un aliment très nutritif. Au XVI[e] siècle, Taillepied signale avec orgueil qu'on vend ordinairement en ville « de l'esplan, poisson fort rare ailleurs et commun à Rouen, très délicieux au goût jusqu'aux arrêtes ; il y a aussi force carpes, brochets, truites et saumons frais. » Au XVII[e] siècle, 4 toises sont réservées au poisson de rivière sur les quais nouvellement construits. Au XVIII[e] siècle, le pacage et la pêche de l'île aux Oiseaux sont affermés 2 700 livres, la

1. A. S. I.: D 555.
2. A. S. I. : C 103, 104, 105, 106, 111, 118, 2140 ; A. Nat. : Q[1] 1384.

pêcherie d'Ambourville, seule, vaut une rente de 512 livres. Les fonds les plus poissonneux étaient devant Duclair, Tourville et Fréneuse. Le saumon, l'éperlan et surtout l'alose s'y arrêtaient au printemps. Les bras morts de Fréneuse et de Criquebeuf en étaient si garnis qu'on relevait les filets avant la passe pour qu'ils ne fussent pas détériorés. En une saison les pêcheurs ramassaient plus de 30 000 aloses et les envoyaient sur le marché de Rouen qui en était très friand [1]. Cependant l'intérêt de la pêche de rivière diminua avec les grandes inondations qui marquèrent le XVIIIe siècle et surtout avec l'importation de plus en plus importante des poissons de mer. Aux États de 1627, les échevins rappellent que le produit de l'octroi sur les vins a beaucoup faibli mais que « ce qui restait maintenant de plus entier était le trafic de poisson sec et salé qui abordait en si grand nombre en la ville de Rouen » et faisait vivre plus de 20 000 personnes. Plusieurs fois, dans le courant du siècle, les intendants de la généralité et les échevins de la cité se plaignent des droits trop forts sur le poisson « qui entre pour une grande part dans l'alimentation populaire ». Plusieurs fois, au siècle suivant, la Chambre de commerce est appelée à s'occuper des taxes mises sur les pêcheries, à demander la réglementation de la prise du hareng, à solliciter l'exemption de tout droit de bâtisses, armements et victuailles pour les navires morutiers. Les harengs de la mer du Nord, les morues des côtes d'Islande, les poissons plats de la Manche et de l'Atlantique, venus par mer ou par roulage, entraient pour une grande part dans la subsistance de Rouen [2] (fig. 16).

Sauf le poisson, les denrées de consommation domestique atteignirent, le plus souvent, avant la Révolution, des prix inabordables pour les petites bourses. Même pour

1. Taillepied : *242*, p. 33 ; Tougard : *311*, p. 341, S. B. S. ; Noël : *91*, p. 1 ; Wallon : *177*, p. 37, 38 ; Héduit : *167*, p. 194 ; A. Nat. : A[1] 1380, 1381.

2. De Beaurepaire : *276*, p. 267 ; A. Ch. Com., IX ; A. S. I. : C 857, 2213, 2416 ; A. Nat. : G[7] 491, 495.

la bourgeoisie, la vie était sensiblement plus chère à Rouen qu'à Paris. A. Young remarque qu'une seule entrée de table d'hôte anglaise pesait plus que le dîner entier d'un hôtel rouennais. Un artisan avait donc grand peine à s'en tirer. Bien que le cidre eût remplacé le vin et la cervoise, bien que la viande fût presque inconnue à sa table, bien que les salaires eussent sensiblement augmenté, l'ouvrier de Rouen ne pouvait joindre les deux bouts.

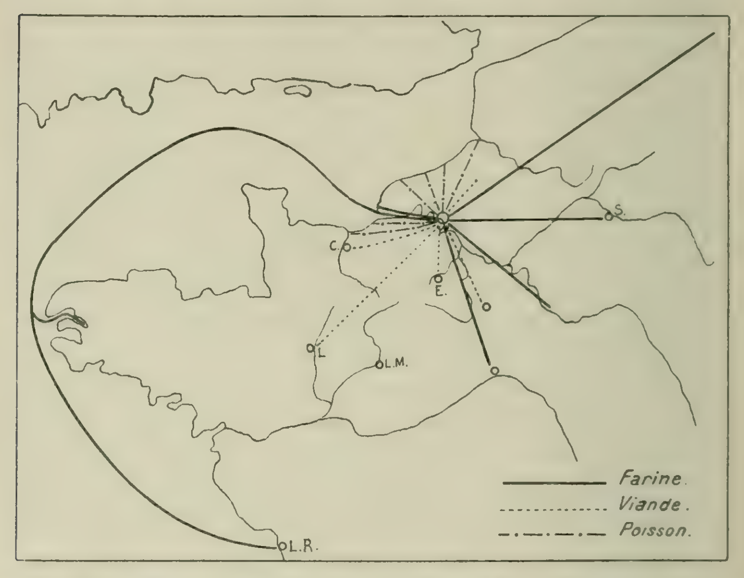


FIG. 16. — Centres approvisionneurs de Rouen à la fin du XVIII[e] siècle.

Les calculs de Boisguilbert établissaient le salaire d'une famille de six personnes à 487 livres 10 sous par an et leur dépense totale à 639 livres 2 sous 3 deniers. Ces considérations expliquent les tableaux sinistres tracés par un médecin rouennais sous le règne de Louis XVI. Lepecq de la Cloture nous montre les cotonniers de Martainville, de Saint-Hilaire, de Darnétal, entassés dans des taudis infects, sans air, sans lumière, réduits à une alimentation exclusivement composée de harengs et de maquereaux salés, de viandes gâtées, de fromages pourris, de pain

avarié et surtout d'eau-de-vie. L'ouvrier urbain à la fin de la royauté était plus malheureux qu'à la fin du moyen âge. La population de Rouen, malgré l'essor prodigieux de son commerce et de son industrie, est restée stagnante du XVIe au XVIIIe siècle parce que les problèmes de l'habitat et de l'abri n'ont jamais été résolus de manière satisfaisante[1].

III. — La liberté de l'approvisionnement.

La circulation des grains. — Les effets de la liberté de circulation sur l'alimentation des Rouennais peuvent se mesurer facilement. A la fin de l'ancien régime, le Rouennais consomme 1 livre 12 onces (856 grammes) de froment par jour et paye la livre de pain 2 sous 10 deniers (environ 0 fr. 30 de notre monnaie). En 1911, il consomme 1 kilogramme par jour et paye la livre 0 fr. 16.

Cependant, durant toute cette période, Rouen n'a pas trouvé dans la région qui l'environne les ressources nécessaires à sa subsistance. En l'an VIII, les administrateurs du département estiment le déficit au tiers des besoins[2]. Le préfet Savoye-Rollin évalue en 1809 la population de l'arrondissement de Rouen à 194 349 âmes, le nécessaire en blé à 4 858 725 myriagrammes, le déficit annuel à 2 958 000 myriagrammes ; malgré tous les efforts de la Société d'Agriculture, ce déficit dura pendant tout l'Empire. Il était la conséquence de l'insuffisance des emblavures, des levées de conscrits, du réveil de l'industrie, de la conservation des grains par le plat pays. L'année 1811, où les récoltes manquèrent, fut marquée

1. A. Young: *320*, II, p. 264; Lepecq de la Cloture: *257*, p. 68; Sion: *310*, p. 283; Villermé: *214*, II, p. 25, 26; A. S. I.: C 2211; G 12, 196, 336; A. Nat.: H 1588[11].

2. Sion: *310*, p. 230; A. S. I.: M statis., VIII; A. nat.: F[1c] III, S. Inf., 8.

en Seine-Inférieure par un déficit de 43 734 tonnes[1]. La commission chargée d'approvisionner Paris avoue que les besoins de Rouen sont aussi impérieux que ceux de la capitale. Redevenues meilleures en 1814 et 1815, les récoltes suivantes furent encore désastreuses. Les emblavures de blé avaient augmenté de 32 pour 100. Mais les terres épuisées par la même culture, jamais fumées, étaient beaucoup moins fertiles : l'hectare rendait en 1821 quatre fois et demie la semence contre cinq fois en 1815. Les grands perfectionnements apportés à la technique agricole à partir de 1822 augmentèrent sensiblement la production du froment ; elle était cependant en quantité insuffisante pour une population sans cesse croissante et avide de pain blanc[2]. Au fur et à mesure que la surface des terres à blé, le rendement à l'hectare, le poids des grains augmentaient, la population croissait encore plus rapidement. Son pouvoir d'achat eût indéfiniment reculé la solution du problème si l'administration centrale et la municipalité n'avaient élargi constamment le cercle des importations[3].

Ce sont les blés d'origine française qui comblent le plus souvent les déficits des grains régionaux, c'est là une habitude ancienne. « Il est reconnu, écrit le rapporteur des travaux de la Seine-Inférieure en 1791, il est reconnu que c'est aux farines que fournit le département de l'Oise, aux blés qui sont apportés de l'Eure au marché d'Elbeuf, que la commune de Rouen et toutes les villes qui l'avoisinent doivent l'état d'abondance dont elles jouissent pour la nourriture de leurs habitants. » Depuis le début de la Révolution jusqu'en 1800, il n'y a pas à la mairie de Rouen une seule séance où la municipalité ne s'occupe de grains, de farine ou de pain. On essaye d'abord

1. Passy : *92*, p. 253 ; Dejean : *283*, p. 177 ; A. S. I. : L 2383 ; M statis., an X : A. Nat. : F[11] 402 ; F[1c] V. S.-Inf..

2. B. S. Agr. : VIII, p. 1120 ; IX, p. 22 ; A. S. I. : M subsist., 1826, 1835, 1837, 1848.

3. Sion : *310*, p. 10, 11 ; A. S. I. : M statis., 1881, 1887.

de tirer du froment des contrées qui approvisionnaient la ville sous la royauté. Mais une fois le monopole des blatiers aboli, les campagnes très appauvries dissimulent leurs grains. Les habitants de Limésy, de Saint-Valery-en-Caux accusent de fausses disettes, ceux de-Bourg-Achard refusent d'admettre dans leur halle les envoyés de Mauny, de Petit et de Grand-Couronne[1]. Les paroisses situées sur les grandes routes pillent les convois de blé à destination des halles urbaines. Les administrateurs constatent qu'il ne faut attendre aucun secours du Caux et du Roumois : à peine pourra-t-on tirer de 20 à 30 sacs par semaine du Neubourg où la récolte est passable. Ils décident de délivrer aux boulangers du méteil composé de trois quarts de froment et de un quart de seigle[2]. Rouen cependant est en proie à la disette. En octobre 1792, la municipalité impose la bourgeoisie d'un million pour acheter des blés étrangers ; en attendant le pouvoir central l'autorise à prendre 20 000 quintaux dans l'Eure, 15 000 dans les districts d'Yvetot, de Montivilliers, de Cany, de Dieppe, de Neufchâtel. Mais on est obligé de menacer les maires de la pendaison pour les forcer à exécuter l'arrêt. La ville distribue du riz en remplacement de froment et elle décide le défrichement des bruyères Saint-Julien et de la côte des Sapins. Enfin l'opiniâtreté des administrateurs, de meilleures récoltes de blé, des routes plus sûres, des secours en nature venus des départements limitrophes permirent à la ville de Rouen de traverser avec succès ces périodes troublées. En 1799, le pain se vendait 0 fr. 20 le kilogramme. Jamais le peuple ne l'avait vu si bon marché[3].

Dès le commencement du siècle le pain coûte 0 fr. 35

1. Gerbaux et Schmidt : ouv. cité, II, p. 33, 37, 700 ; III, p. 8, 620 ; IV, p. 45 ; Bourel : *280*, p. 71 ; A. Nat. : F[1c] II, S.-Inf..

2. A. mun. délib., 13 octo., 13 nov. 1789, 17 sept. 1792.

3. Évrard : *78*, p. 15, 36, 77, 83 ; B. S. Agr., XIV, p. 400 ; A. mun. : délib., sept. 1792, vendémiaire, prairial, ventôse, frimaire an III, brumaire an V ; A. S. I. : C 2118 ; M statis., an III ; A. Nat. : F[10] 261.

le kilogramme. Ce prix représente la moyenne annuelle de l'Empire, avec maximum de 0 fr. 85 en 1812. Les mauvaises récoltes de 1811 maintinrent les subsistances à un taux très élevé dans toute la France. Les commerçants de Rouen venus s'approvisionner dans les arrondissements de Louviers, des Andelys, de Pont-Audemer sont attaqués par des bandes de paysans. Le maire est obligé de faire appel à la charité du commerce pour se procurer des blés en Belgique. Mais, sur 21 000 sacs achetés par les boulangers, 8 000 seulement parvinrent aux halles. Le reste fut pillé en route[1].

VARIATIONS DU KILOGRAMME DE PAIN
ET DU QUINTAL DE BLÉ EN 1821

DENRÉES	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI
Blé. . . .	17,9	21,8	20,9	18,5	17,9	17,2	16,4	16,9	18	19	21	23,7
Pain. . . .	0,28	0,32	0,33	0,31	0,31	0,30	0,20	0,27	0,30	0,30	0,33	0,38

Sous la Restauration, la paix assura de nouveau la libre circulation des grains. Bientôt l'amélioration du réseau routier et l'approfondissement du chenal permirent de réparer facilement les déficits de la région. Rouen s'adressa dans l'Eure, dans l'Oise et dans l'Aisne, et aussi aux ports anglais de Liverpool, de Hull et de Londres, aux ports des États-Unis, au port d'Anvers. Ces grains venaient le plus souvent au Havre où ils étaient transbordés sur des allèges fluviaux. La multiplicité des fournisseurs nationaux et étrangers ne permettait pas de fixer définitivement le prix du kilogramme de pain. Les variations étaient considérables et nombreuses pendant le

1. Passy : *92*, p. 255, 304 ; Leudet : *258*, p. 53 ; Dejean : *283*, p. 288 ; Annu. S. I. : 1807, p. 444 ; B. S. Agr. : XIV, p. 400 ; A. S. I. : M subsist., 1812, 1815 ; A. Nat. : F[12] V, S.-Inf.

cours de la même année. Jusqu'à la Révolution de 1848 la moyenne oscille autour de 0 fr. 30[1].

Malgré les voies ferrées d'Amiens et de Dreux qui permirent aux Rouennais de puiser directement dans les greniers de Picardie et du pays chartrain, malgré l'amélioration de la voie fluviale qui facilita la venue des grains étrangers, la crise cotonnière, les grandes années déficitaises du deuxième Empire firent remonter le prix du kilogramme de pain. Il oscillait avant la guerre autour de 0 fr. 40.

Les perfectionnements de la science agricole, l'amélioration constante des transports assurent maintenant les quantités de farines nécessaires. Dès 1892, la compagnie d'Orléans prit l'initiative d'abaissements rationnels sur les prix de transit des céréales et facilita les relations entre les régions productrices et les contrées déficitaires. Actuellement, Rouen se fournit dans la Seine, dans l'Oise, dans l'Aisne, dans l'Eure et dans la Somme. Les blés nationaux subviennent presque exclusivement à ses besoins. Il faut des années de disette exceptionnelle, comme en 1910, pour que les minotiers rouennais s'adressent à l'étranger. Enfin les droits protecteurs ont eu pour effet d'égaliser le prix du pain sur tout le territoire national. Les différences minimes sont causées par des taxes d'octroi. A Rouen, depuis 20 ans, le kilogramme oscille très peu autour de 0 fr. 30[2].

La libre circulation des grains, inaugurée par la Révolution, a eu pour effet de créer dans la métropole normande un marché général de froment pour toute la région. Le sens du mouvement de la denrée a changé. Jadis, la banlieue et le plat pays approvisionnaient la ville. Le contraire se produit dès les débuts du nouveau régime : par crainte de voir dérober en cours de route les grains des-

1. B. S. Agr., I, p. 8, XIV, p. 400; A. S. I. : M subsist., 1826, 1828, 1830.

2. B. S. Agr. : 1901, p. 857; B. mun. : 1891, p. 311; A. S. I. : M subs., 1906.

tinés aux halles urbaines, Rouen fut forcée d'entretenir les communes du plat pays dans ses environs immédiats. En septembre 1792, la ville prête 18 sacs de blé-méteil aux municipalités de Canteleu, Grand-Couronne et Grand-Quevilly. En 1793, elle donne 25 sacs à Déville. Les habitants lui prouvèrent leur reconnaissance en participant au défrichement des bruyères Saint-Julien. En 1812, lors de la grande famine, la Seine-Inférieure est en effervescence quand les marchés de l'Eure et du Calvados ferment leurs portes aux courtiers rouennais, car c'est à Rouen que les villages du Caux et du Vexin ont coutume de s'approvisionner[1]. Sous la Restauration, le maire de Darnétal fait connaître au préfet qu'il n'existe plus de marché dans sa commune, les cultivateurs espérant meilleure clientèle à Rouen. Les marchés forains ne sont guère achalandés qu'au loin de la grande ville[2]. Elbeuf, Duclair, les Andelys, Pont-de-l'Arche, perdent leurs marchés de blé, à mesure que les voies de communication concentrent les transactions au chef-lieu du département. Aujourd'hui seules Pavilly et Monville continuent encore à fonctionner, mais de manière intermittente. L'agglomération rouennaise possédait jadis le monopole d'achat dans les provinces suburbaines, elle a maintenant le privilège de les entretenir de froment. Cette transformation, comme tant d'autres, est due à la route, l'agent géographique le plus puissant du XIXe siècle.

La transformation du régime. — Le XIXe siècle fut, pour l'alimentation, le siècle du pain blanc, il fut aussi celui de la viande. Mais le mouvement fut plus long à se dessiner. Dans la Normandie, comme partout en France, la production de la viande de boucherie ne suffisait point aux besoins de la population. Le troupeau dénombré

1. Passy : 92, p. 304 : A. mun.: délib., sept. 1792, juill. 1793; ventôse an II.
2. A. S. I.: M agr., 1817, 1837.

par la statistique de l'an III ne correspond pas aux besoins du district. Le département aurait fourni le bétail nécessaire aux besoins de Rouen si les excédents n'avaient été envoyés à Paris.

STATISTIQUE DU BÉTAIL DE L'AN III

	BOEUFS (en centaines)		VACHES		VEAUX		PORCS		MOUTONS	
	DISTRICT	DÉPARTEMENT	DISTRICT	DÉPARTEMENT	DISTRICT	DÉPARTEMENT	DISTRICT	DÉPARTEMENT	DISTRICT	DÉPARTEMENT
Existant. .	0,1	1	114	1 009	23	344	16	225	166	1 142
Nécessaire à la consommation.. .	35	74	90	491	82	523	23	215	384	1 388
Excédent ou déficit. . .	— 34,9	— 73	+ 24	+ 508	— 59	— 179	— 7	+ 10	— 218	— 246

Au début du XIXe siècle, Beugnot constate que le bœuf normand était rare dans les étals rouennais. 25 bœufs normands, seulement, furent abattus en ville en l'an VIII, 66 en l'an IX. Beugnot réprimande le maire de Duclair pour avoir livré du bétail aux navires qui descendent la rivière. Les bœufs venus d'Angleterre mouraient en route. Rouen s'approvisionna aux marchés de Routot et de Poissy. Le prix de la viande de boucherie varia peu durant cette période. Le bœuf valut 1 franc le kilogramme dans les premières années du XIXe siècle, 1 fr. 10 à partir de 1808 jusqu'en 1815 dans la grande période des réquisitions pour les armées[1].

Sous la Restauration, les demandes des drapiers incitèrent les fermiers à l'élevage du mouton ; ils ne gardèrent que le nombre de vaches nécessaires à leur alimentation. Les cantons de Buchy, de Clères, de Darnétal, d'Elbeuf, de Maromme venaient se ravitailler aux marchés de chef-

1. Bergasse : *69*. p. 211, 306, 307 ; B. mun., ms. 1761 ; A. S. I. : L 1790 ; A. Nat. : F[10] 507, 508, 510, 511.

lieu. Rouen recevait ses bœufs : de l'Eure, 1/18 ; de la Seine-Inférieure, 2/18 ; de l'Orne et de la Sarthe, 3/18 ; de la Loire et de la Marne, 3/18 ; du Calvados et de la Manche, 9/18. Les moutons, les veaux et les porcs provenaient presque tous du département. Le nombre des animaux conduits aux abattoirs augmentait dans de notables proportions. C'était la conséquence de la clientèle foraine et aussi de l'introduction du machinisme. Les nouvelles usines exigeaient un travail plus soutenu et un ouvrier mieux nourri. Le même phénomène s'était produit en Angleterre 50 ans plus tôt. En 1825, le poids de viande consommé annuellement par habitant atteint 55^{kgr},65, contre 42 kilogrammes seulement à la fin de l'Empire. Cependant les tarifs avaient progressé de même manière. Vers 1840, le taux moyen était constamment à Rouen de 1 fr. 40 le kilogramme ; ce prix qui n'avait cessé de croître depuis 1816 était trop élevé pour la moyenne des salaires de presque tous les ouvriers, en dehors des filateurs et des tisserands. Il était reconnu qu'à Rouen plus de 20000 personnes ne pouvaient jamais manger de viande[1].

Vers 1840, commence la dernière période dans l'évolution de l'élevage. Après avoir « fait » du cheval sous l'ancien régime, du mouton sous la Restauration ; on transforme les terres pour « faire » du bœuf. On sait comment la dépréciation des mérinos nationaux, la demande plus active des bouchers, les encouragements de la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure contribuèrent à évincer des prairies de la Normandie orientale l'ancienne race, forte en os, tardive, pesant seulement 670 kilogrammes vers 7 ou 8 ans et lui substituèrent une race de boucherie dérivée du Durham anglais, précoce, pesant 700 kilogrammes dès l'âge de 3 ans[2]. Cependant,

1. Sion : *310*, p. 386 ; Schultze : ouv. cité, p. 43 ; Bergasse : *69*, p. 232, 303 ; Moll : *90*, p. 94 ; Cons. gén. S. I. : 1841, p. 209 ; 1846, p. 375 ; B. S. Agr. : I, p. 134, 135, 433 ; V, p. 182 ; IX, p. 241 ; A. S. I. : M subsist., 1836, 1841, 1842, 1843 ; M. statis., 1820.

2. Marchand : *88*, p. 203 ; B. S. Agr. : séance publique, 1840, p. 257 ;

aux environs de l'agglomération, l'essor de la population et de la richesse urbaine, l'amélioration des routes déterminèrent les paysans à augmenter surtout le nombre des vaches laitières. Grand-Couronne, en 1841, possède 2 060 vaches et pas un bœuf. Dès cette époque le rapporteur de la Société d'agriculture remarque que si les vaches suffisent à la nourriture des campagnes, les villes ne peuvent s'en contenter. Rouen, seule, doit importer plus de 9 000 bœufs. La Basse-Normandie était son fournisseur. Cette considération explique la position prise par la municipalité dans la construction des chemins de fer. Alors que Rouen élevait de nombreuses difficultés au projet le Havre-Rouen-Paris, le projet Rouen-Serquigny avait toutes ses sympathies, la ville proposait même des garanties d'intérêt sans qu'on les lui demandât. Ses intérêts vitaux étaient en jeu. Les bœufs de la Basse-Normandie, les vaches de la Normandie orientale améliorèrent profondément le régime alimentaire des Rouennais. La consommation de la viande passa de 4 518 889 kilogrammes en 1846 à 5 766 370 en 1853. En 1869, il s'est vendu sur le marché de Rouen : 16 633 bœufs, 15 264 vaches, 13 864 veaux, 70 638 moutons, 9 464 porcs, pour une somme de 20 millions de francs environ. La quantité des ressources maintint, sous le second Empire, le prix du bœuf autour de 1 fr. 40. L'épizootie de 1862, qui enleva 25 pour 100 des bestiaux dans le département, n'eut aucun effet ; elle arrivait au moment où la crise cotonnière restreignait les salaires et par conséquent la demande[1].

Les débuts de la troisième République sont remarquables par la faible quantité de bétail amené aux abattoirs rouennais ; il faut l'attribuer à l'invasion,

XIII, p. 230 ; XVI, p. 342 ; Cons. gén. S. I., 1843, p. 394 ; Ann. des 5 dép. : 1854, p. 157, 169.

1. Sion : *310*, p. 87 ; Noiret : *207*, p. 52 ; de la Londe du Thil : *87*, p. 4, 5 ; Curmer : *71*, 1852, p. 9, 1857, p. 7, 1854, p. 14 ; Bergasse : *69*, p. 309 ; B. S. Agr. : VII, p. 69 ; XX, p. 24 ; XXVI, p. 37 ; A. mun. : délib., 1849, I, p. 9 ; 1851, I, p. 86 ; A. S. I. : M subsist., 1873, 1903.

à la fièvre typhoïde de 1871 et à l'ouverture du marché du Havre. Mais par la suite, l'amélioration des pâtures et des plantes fourragères, le remplacement des emblavures de lin, de colza, de chanvre par les prairies temporaires augmentèrent rapidement le troupeau de boucherie. Cependant les statistiques agricoles indiquent encore l'insuffisance des ressources de la Seine-Inférieure ; Rouen s'approvisionne de plus en plus à l'extérieur. Les arrivages sont différents suivant l'époque de l'année. De janvier à juillet, les abattoirs reçoivent surtout des vaches grasses dans la proportion de 350 vaches sur 500 bovins. Retirées de l'herbage quand elles ne peuvent plus produire de lait, les vaches sont graissées à l'étable avec des fourrages d'hiver et des betteraves. Elles proviennent de la Mayenne pour 3/8, de Maine-et-Loire pour 1/8, des Deux-Sèvres pour 1/8, de la Sarthe et de la Haute-Vienne pour 2/8, des environs de Rouen et de la Seine-Inférieure pour 1/8. En juillet, août et septembre la Seine-Inférieure (pays de Caux) et l'Eure (marais Vernier) se partagent les fournitures. Le département de l'Eure ravitaille presque exclusivement les abattoirs dans les trois derniers mois. Les bœufs remplacent presque totalement les vaches pendant le dernier semestre. Les autres espèces ont une origine plus régulière. Les veaux viennent de la Somme et du Bray, les cochons de Bretagne et de la région rouennaise, les moutons de Beauce, du Caux et du Vexin. Ces importations sont singulièrement facilitées par le réseau ferré. Sur 128 185 têtes de bétail parvenues à Rouen en 1901, 64 272 sont entrées par les lignes de l'Ouest, 7 063 par celle du Nord (fig. 17) [1].

La vallée de la Rille continue donc à garder pour l'alimentation de l'agglomération rouennaise l'intérêt qu'elle avait aux siècles précédents. La nouvelle ligne le Havre-Rouen-Paris par la rive gauche sollicite surtout l'attention

1. Renseignements fournis par le président des importateurs en boucherie : B. S. Agr. : 1891, p. 28 ; B. mun. : 1891, p. 309, 347.

des Rouennais parce qu'elle rapproche les abattoirs de la Basse-Normandie et de la Bretagne, ces terres d'abondance vers lesquelles « ceux qui ont la charge d'assurer l'approvisionnement d'une ville sans cesse grandissante ont depuis longtemps les yeux[1] ».

ARRIVÉES DU BÉTAIL PAR VOIE FERRÉE A ROUEN EN 1901

BÉTAIL	LIGNES DE L'OUEST	LIGNE DU NORD
Bœufs et vaches.	17 207	363
Veaux et porcs.	8 693	295
Moutons.	38 372	6 405
Totaux.	64 272	7 063
Total.	71 335	

La valeur de cette région d'élevage augmente encore du fait que Rouen est devenue pour la banlieue le grand marché de la viande comme elle l'était déjà pour le froment. En 1901, sur 123 185 têtes de bétail abattues à Rouen, 62 043, plus de la moitié, l'ont été au compte des communes suburbaines[2]. Cette valeur est encore plus importante qu'elle ne paraît, si l'on songe qu'en 30 ans le poids moyen des bœufs est passé de 600 à 638 kilogrammes, celui des vaches de 500 à 537 ; celui des veaux de 110 à 117 ; celui des moutons de 60 à 65 ; celui des porcs de 90 à 107[3].

Ces quantités répondent au nouveau régime alimentaire de l'ouvrier. Il est de plus en plus carné. En 1890, la ville de Rouen consommait 63 kilogrammes de viande par habitant et par an ; en 1901, elle consomme 91 kilogrammes par habitant et par an[4]. Malheureusement, la demande surpasse

1. X. X. : *150*, p. 15 et suiv.
2. B. mun. : statist., 1901 et 1902, p. 104.
3. A. S. I. : M subs., 1873, 1903.
4. Panel : *268*, p. 281 ; B. mun. : 1902, p. 104.

l'offre et bientôt les salaires ne répondront plus à la hausse des prix. Depuis 40 ans, elle a été continue. Le kilogramme de viande de bœuf est passé de 1 fr. 76 en 1876 à 2 fr. 20 en 1910. Il est à craindre que cette élévation de prix se poursuive et que l'ouvrier rouennais soit contraint d'abandonner la viande et de se rabattre sur le poisson.

Les pêcheries de Seine ont perdu toute leur importance pour l'alimentation rouennaise. Au début de l'Empire, les poissonneries vendaient encore quelques carpes et brochets et plusieurs sommes de lamproie, mais le poisson s'écarte de plus en plus des eaux polluées par les industries riveraines. Enfin, les travaux du chenal obligèrent les ingénieurs de la navigation à supprimer les gords qui soutenaient les lourds filets en travers du fleuve. En 1875, la prise de 250 aloses fut considérée comme un miracle[1].

Sous le premier Empire, la plus grande partie du poisson de mer consommé à Rouen provient des côtes de la Somme, de la Seine-Inférieure et du Calvados. Il est expédié par les ports de Cayeux, Tréport, Dieppe et Trouville. En 1801, il se consommait à Rouen pour 280 404 francs de poisson frais. En 1807, les poissons salés font leur apparition dans les statistiques. Rouen reçoit 65 000 kilogrammes environ de morue, 5 000 barils de harengs, 3 600 000 huîtres, 430 000 francs de poisson frais[2]. Ces chiffres restèrent sensiblement les mêmes au début de la Restauration. Il fallut la prospérité industrielle pour que le peuple, plus riche, se décidât à se mieux nourrir. Malgré que la marée fût attirée à Paris par les voies ferrées, les mêmes ports envoyaient à Rouen pour plus d'un million de marée. Si les qualités fines prenaient le chemin de la capitale, les harengs, les maquereaux, les

1. B. mun., Y 243, p. 322 ; A. S. I. : M statis., 1807 ; A. Nat. : $F^{11 bis}$ 6741.
2. Bergasse : *69*, p. 289, 360.

rousses, les chiens, les congres, les moules continuaient à arriver dans les poissonneries rouennaises. Ces sortes étaient d'un prix assez modique et assez abondantes pour suffire à l'alimentation de milliers d'individus qui ne pouvaient animaliser autrement leur régime nutritif[1].

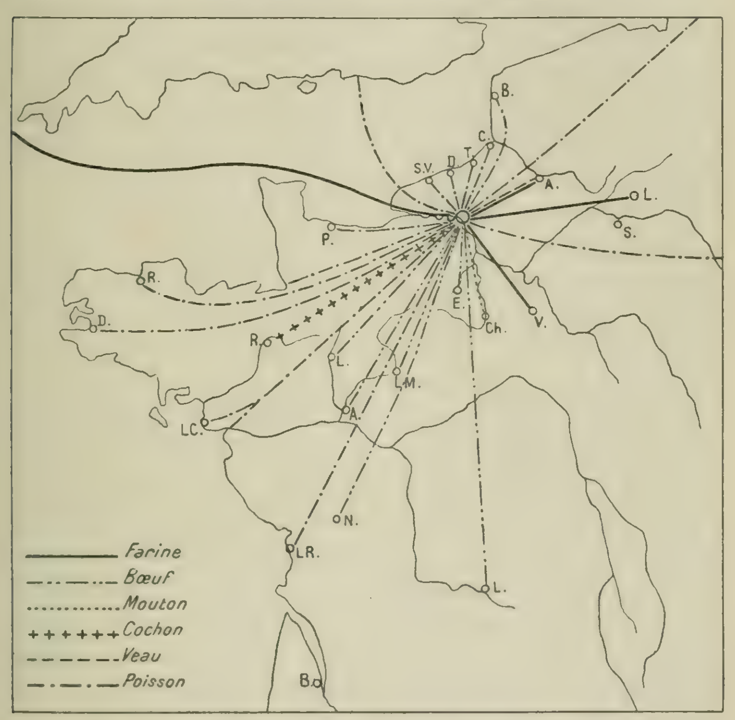


Fig. 17. — Centres approvisionneurs de Rouen en 1910.

La facilité des moyens de transport accrut le rayon des importations. Aujourd'hui, les saumons viennent d'Allemagne, les éperlans de Hollande, les aloses de la Loire, les huîtres de Cancale et de Courseuilles, les maquereaux, harengs, roussettes des ports de la Manche et de la mer du Nord, surtout de Boulogne, le grand fournisseur de Rouen. Les commodités de transport ont assuré des prix

1. Bergasse : *69*, p. 266.

de revient très modiques aux sortes communes : 0 fr. 20 à 1 franc le kilogramme pour les congres et cabillauds, 2 à 12 francs le cent pour les harengs, 0 fr. 10 à 0 fr. 70 la pièce pour les maquereaux. Ces conditions économiques expliquent la valeur des importations. Elles ont monté de 1 520 812 kilogrammes en 1901 à 3 400 000 kilogrammes en 1908. Ici, il n'y a point de hausse exagérée à craindre, car la mer est le seul champ où l'homme récolte sans semer. Le poisson était la base des menus populaires sous l'ancien régime. Il tend à le redevenir avec l'enchérissement continu de la viande de boucherie[1] (fig. 17).

L'ouvrier rouennais est demeuré longtemps indifférent aux légumes, aux pommes de terre, aux fèves, aux pois et à tous les menus grains si abondants, depuis la Révolution, sur les terres sableuses. Sans doute, dans les années de disette, le peuple se rabattait sur les pommes de terre que produisaient avec succès les sols défrichés des méandres, mais c'était en rechignant et pour revenir très vite au pain blanc, les années d'abondance. Le précieux tubercule commence à prendre de l'importance et à paraître dans les statistiques en 1843. Sa consommation entra vraiment dans les mœurs au moment de la famine de 1849. Un rassemblement considérable se forma sur le quai de la Bourse dans le but de s'opposer à un embarquement pour l'Angleterre. Les charrettes furent pillées ; la municipalité dut indemniser l'entrepreneur. Faute de demande, le prix de l'hectolitre resta longtemps stationnaire. Si le prix actuel s'est élevé, c'est que l'ouvrier certain d'avoir du pain à un prix régulièrement bas, a porté, du côté des légumes farineux, le supplément de sa dépense de bouche, c'est surtout que la France puis l'Angleterre sont devenues, sous ce rapport, les clients fidèles de la région rouennaise[2].

1. Renseig^ts du service municipal de la poissonnerie ; B. mun. : 1902, p. 102.

2. B. S. Agr. : 1902, p. 228 ; A. mun. : juillet 1847 ; A. S. I. : M subsist., 1902.

Malgré leur libéralisme, les lois révolutionnaires ne donnèrent pas de suite à l'artisan tout le bien-être qu'il pouvait espérer. Au début de l'Empire, Beugnot constate que la vie est chère à Rouen, « que le prix des pensions du lycée (700 francs par an) est trop bas vu l'enchérissement des vivres et que l'établissement ne pourra s'y retrouver[1] ».

Avec la Restauration commence une période de prospérité. Les approvisionnements sont plus faciles, les salaires plus importants. Cependant, les recettes n'avaient pas augmenté en proportion des dépenses quand la crise cotonnière vint surprendre la région rouennaise. La fabrique, en accaparant la main-d'œuvre féminine, avait détruit la famille. La majeure partie des artisans vivait à l'extérieur : « Le déjeuner, écrit un ouvrier, se fait avec du pain sec, souvent avec du pain bis et un quart de mauvais fromage de Neufchâtel. A dîner, comme leurs moyens ne leur permettent pas de faire la cuisine, leur femme et leurs enfants vont dans les auberges que l'on appelle vulgairement gargottes. » Ces misères avaient engendré des mœurs spéciales. On mettait les enfants à leur pain, c'est-à-dire qu'ils mangeaient sur ce qu'ils gagnaient. Par contre, les enfants envoyaient les parents trop vieux à l'hôpital. Les périodes de crise industrielle étaient particulièrement terribles. En 1863, malgré les secours de la Chambre de commerce et de la municipalité, malgré les fourneaux alimentaires et les allocations du bureau de bienfaisance, le cotonnier rouennais a souffert cruellement de la faim[2].

Après la guerre, la reprise des affaires apporta des

1. Les prix actuels de l'internat sont 700 francs pour les basses classes, 1 100 francs pour les adultes. Dejean : *283*, p. 294, 303, 305 ; A. S. I. : M prem. regis. ; A. Nat. : F^{10} 232 ; F^{20} 256.

2. Villermé : *214*, I, p. 146, 153 ; Reybaud : *210*, I, p. 70, 71, 273, 282, 293 ; Cordier : *188*, p. 34 ; Noiret : *207*, p. 45 ; Panel : *268*, p. 265 ; A. mun. délib. : décembre 1867, août 1868 ; A. S. I. : M subsist., 1825, 1844, statisti., 1866.

améliorations sensibles au sort de l'ouvrier. Mais le peuple est devenu gros mangeur ; il consomme souvent des denrées chères et qui paraissaient, jadis, très rarement sur sa table. De même que, dans la campagne, l'ouvrier agricole exige de la viande trois fois par jour, tandis qu'au début du siècle, le maître lui en donnait trois fois par semaine ; semblablement, l'ouvrier urbain sollicité par l'achalandage des halles, par les travaux plus continus, plus ardus de l'usine, par les salaires plus importants, s'est laissé entraîner dans sa dépense de bouche sans que ses ressources aient augmenté dans la même proportion. L'effort commun du père et de la mère arrive à peine à boucler le budget familial ; il leur est extrêmement difficile d'économiser pour les années de misère. Malgré des facilités d'alimentation plus grandes, le chômage demeure, plus que jadis, la plaie de la région rouennaise.

CHAPITRE X

LES MAISONS DE ROUEN

I. Les matériaux de construction. — II. L'aménagement intérieur.

La maison rurale exprime très visiblement les caractères de sa dépendance vis-à-vis du cadre qui l'environne. La maison urbaine semble y échapper davantage. Bien des chercheurs ont nié ses rapports avec les agents physiques. Ils ont regardé l'habitat des villes comme une fonction de la civilisation en dehors de toute considération géographique. Par sa transformation rapide, la grande agglomération paraît donner raison à cette doctrine ; des signes nombreux révèlent cependant l'influence du site dans l'évolution de l'architecture, même la plus fruste. Rouen en est un merveilleux exemple. Sans doute la suite prestigieuse de ses monuments révèle l'importation continue de la pierre de la campagne de Caen ou de l'Ile-de-France, sans doute l'amélioration de la voie ferrée et de la voie fluviale ont permis d'introduire dans la construction des demeures les plus simples des matériaux étrangers à la région : mais une promenade à travers les rues, même les plus modernes, suffit à l'observateur pour comprendre combien la vieille métropole normande demeure la cité du colombage et de la brique.

I. — Les matériaux de construction.

A l'origine, par suite de la difficulté des communica-

tions et du coût des transports, les matériaux de construction sont fonction du sol même où les agglomérations se constituent. Si les agents naturels n'imposent pas absolument l'emplacement de la cité future, au moins sont-ils de grande importance pour son développement. Rouen, entouré de la masse crayeuse de ses collines, de la ceinture boisée de ses forêts, semblait très favorisée pour construire ses demeures. Cependant on sait que les pierres de taille sont très rares dans le sol de la Haute-Normandie, les affleurements exploitables de roches résistantes y sont très limités ; dans presque toute la contrée, il a longtemps été trop onéreux, presque impossible de construire en dur. D'où ce fait paradoxal « que dans un pays où l'on trouve partout une pierre calcaire à quelques mètres de la surface, presque toutes les maisons sont bâties en briques et en argile mêlée de paille », presque toutes les maisons sont encadrées dans des ossatures de bois. Les terres de limon et la forêt ont fourni de tout temps les matériaux de la maison rouennaise[1].

De bonne heure « on prit le parti de bâtir avec l'argile sans même la faire cuire : il suffit de la malaxer, de la mélanger avec des brins de paille hachée et on obtient une matière plastique appelée tantôt pisé ou torchis, tantôt bauge ou tillasse. Pour lui donner une ossature, on emploie le bois qui jadis était bon marché ». Tel est le procédé le plus simple et le moins coûteux, encore commun aujourd'hui sur les plateaux au Nord de Rouen pour les bâtiments d'exploitation, la grange, les étables, le pressoir, le four. En ville, la bauge a été remplacée, à une époque assez ancienne, par le *colombage* ou *galandage*. Dans ce système, les montants sont beaucoup plus rapprochés ; leur intervalle n'excède guère 0m.40 : de plus, le rectangle laissé entre deux montants et deux traverses horizontales est partagé par des barres diagonales, des croix de Saint-André qui équilibrent la poussée et

1. Sion : *310*, p. 54, 466, 467

donnent plus de solidité à l'ensemble. Ce système de construction s'adaptait merveilleusement aux conditions naturelles. Il n'exigeait pas grand effort de transport dans cette région de communications malaisées entre les plateaux où s'étendait la forêt et la vallée où s'établissait la ville[1].

Des madriers liés ensemble et remplis de terre glaise constituèrent donc à l'origine les matériaux des maisons urbaines. A l'époque mérovingienne, non seulement les habitations privées, mais encore les murs d'enceinte, les édifices, les églises même ne connaissaient pas d'autre appareil. Grégoire de Tours nous apprend qu'en 576, l'église de Saint-Martin-du-Pont, plus tard Saint-Martin-sur-Renelle, dans laquelle Brunehaut et son second époux Mérovée trouvèrent asile contre la fureur de Frédégonde, était une bâtisse en planches : « ligneis tabulis fabricata est[2]. »

Delaquerrière estime que la pierre ne fut guère employée dans les monuments avant le XIe siècle. Elle devait pénétrer plus tard encore dans les demeures privées et seulement au rez-de-chaussée des hôtels. La brique, très en vogue sous les Romains, puis abandonnée comme trop coûteuse, devait d'abord reparaître comme soutien des colombes.

Son emploi et l'épuisement des forêts environnantes sont synchroniques. Dès les débuts du XVIe siècle, les États de Normandie représentent que les forêts sont dépeuplées de haut bois, et que, sans espoir de repeuplement, il n'y a plus de chênes pour la réparation ou la construction des navires. A cette époque, l'entrepreneur des réparations au Palais de Justice, dans l'impossibilité de se procurer les poutres nécessaires dans les forêts environnantes, dut acheter ses bois en Angleterre et en Irlande. Au XVIIe siècle, cette importation était passée

1. Lafosse : *83*, p. 53, 54 ; A. S. I. : G 4839, 7220, 7315, 7818.
2. Enlart : *77*, p. 5, 6.

dans les usages; lors de la réfection des quais, à côté des emplacements indispensables au débarquement des plâtres parisiens, des pierres de Vernon et de Saint-Leu, les échevins réservèrent de grandes portions de rives pour le déchargement des bois à construire[1]. Mais, grevées de frais très lourds, ces charpentes étaient trop chères pour les maisons particulières. Elles continuèrent à employer les bois régionaux plus courts et moins résistants. Pour remplir leur intervalle, les plâtrages et les graviers n'étant plus suffisants, les maçons rouennais firent appel à la brique. Au XVIII[e] siècle, elle est d'un emploi presque général pour les maisons à plusieurs étages de la bourgeoisie, tandis que les façades de pierre font leur apparition dans les hôtels de la noblesse et des gens de robe[2].

A vrai dire, la pierre avait déjà été utilisée dans les maisons rouennaises, mais très parcimonieusement. Les murailles en colombage, comme les simples torchis, laissaient passer l'humidité si elles reposaient directement sur le sol. Aussi encastrait-on les montants de bois dans un soubassement de 0^{m},30 à 0^{m},80 de hauteur. C'était le solin. Pour son établissement, les campagnes réservaient les matériaux durs : les grès, les silex : faute de mieux, les maçons de Rouen se servaient des moellons calcaires taillés dans le coteau de Bihorel et plus tard dans les carrières de Caumont[3]. La pierre coûtait cher, mais une fois en place, elle se prêtait facilement à l'ornementation. Elle devint rapidement un des signes extérieurs de la richesse. La hauteur des solins marquait le niveau social des habitants. La pierre s'arrêtait à quelques centimètres du sol, au-dessous du plâtrage et du pisé qui distinguaient

1. Wallon: *176*, p. 37, 38; Héduit: *167*, p. 194; Sion: *310*, p. 197, nº 3; de Beaurepaire: *279*, I, p. 273; II, p. 225.

2. Lafosse: *83*, p. 55; Jouen: *82*, p. 234, 406; Delaquerrière: *74*, I, p. 30, 40, 44, 54, II, p. 9; B. Arch. et Cons.: 1906, p. 142; A. S. I.: G 61, 414, 614; A. Nat.: Q^2 160.

3. Noël: *235*, p. 101; A. S. I.: C 216, 217; D 114; G 2483, 2484, 2499, 2505, 2511, 7734, 8691.

dans les pauvres paroisses de Martainville ou de Saint-Hilaire le logis de l'artisan ; elle montait jusqu'au premier étage, au-dessous du colombage de briques dans les rues du Bac et du Gros-Horloge où les riches marchands tenaient boutique : elle atteignait au grenier dans les rues Saint-Lô et de la Chaîne où s'étaient installés les plus riches hôtels. Mais elle n'était qu'un appareil de façade. Même à l'extérieur, elle était employée le plus économiquement possible. « C'était là le résultat de la rareté des carrières autour de Rouen, ainsi que de l'état des voies de communication. Si le pouvoir central avait aboli les entraves que la féodalité apportait au transit, les communications, bien qu'améliorées, ne permettaient pas encore de faire venir des matériaux de loin et en grande quantité. D'où cet emploi de la pierre, mais d'où aussi la limitation de cet emploi. Ici encore l'habitation se manifeste à nous comme l'expression des conditions géographiques et économiques de son temps[1]. » Jusqu'à une époque assez avancée dans l'histoire, la pierre demeure une rareté dans les façades des habitations rouennaises.

Le limon des plateaux sous forme de pisé, de brique, de tuile, le bois des forêts sous forme de charpente et de colombe ont été longtemps des matériaux de construction presque exclusivement employés dans l'habitation urbaine. Leur assemblage était une entreprise facile. Il a créé le type normand. Cependant si la patine du temps lui a donné un certain cachet qui plaît à notre âme de civilisé en quête des sensations passées, il ne semble pas que les contemporains du colombage aient pris même plaisir à le considérer. Gomboust avoue que la ville a un aspect majestueux et que tous les édifices publics sont de belle structure « mais les maisons des particuliers, à la réserve des principaux, ne correspondent pas entièrement à la réputation et opulence de la ville. Cette structure se ressent en-

1. Quenedey : *97*, p. 16, 17 ; Delaquerrière : *74*, II, p. 9 ; Dubosc : *76*, p. 172, 173.

core des anciennes forêts qui étaient aux environs et qui fournissaient les matériaux des bâtiments [1] ». Par ailleurs, la résistance de ces matériaux aux éléments était si précaire qu'elle fut souvent un obstacle au développement de la cité.

Le climat humide de la Normandie dégradait les façades de bois. Elles pourrissaient sous la flagellation des pluies. Avec l'effondrement des colombes, tout le système qui en dépendait pouvait s'abîmer. Faute de pouvoir s'entourer de levées de terre, de fossés comme dans la campagne, les propriétaires urbains durent garantir leur charpente en les renforçant par des essentes et en les recouvrant de plusieurs couches de peinture. Grâce à cette coutume, les bois se sont bien conservés. La peinture les maintenait en meilleur état que la chaux. Au XVI[e] siècle, lors de la déforestation, plusieurs poutres des vieilles demeures ont été utilisées comme colombes dans les maisons nouvelles. Le plus souvent, les charpentes étaient revêtues d'une teinte grise imitant l'ardoise. Mais les hôtels plus riches étaient peints en rouge ou même dorés. Cette décoration, très usitée au XV[e] siècle, fut l'origine des façades sculptées quand le goût du luxe se propagea à l'extérieur. Dès le XVI[e] siècle, des Flamands viennent diriger ces travaux ; ils furent très en vogue jusqu'à la Révolution [2].

Le colombage se gâte sous l'attaque de l'eau, mais il s'oppose à l'action bienfaisante de l'air. Les fenêtres et les portes des maisons de bois étaient peu nombreuses et de petites dimensions. C'était une nécessité de construction ; dès que les pans de bois atteignaient une grande hauteur, ils étaient sujets à jouer. De lourds châssis eussent été dérangés, comprimés ou gauchis. Le plan de J. Le Lieur indique que la plupart des maisons possédaient des ouver-

1. Frère : 228, p. 43, 44.

2. Delaquerrière : 74, I, p. 34, 44 ; II, p. 7, 11, 63 ; B. Arch. et Cons. : 1906, p. 142 ; A. S. I. : M statis. agricul., 1807.

tures étroites et rares. Sans fermeture sur l'extérieur, le soir on les bouchait avec des lames de bois. L'usage des carreaux, qui se répandit dès le XIV[e] siècle, n'augmenta ni le nombre ni la forme des fenêtres. Le plus communément, jusqu'à une époque avancée, la maison de Rouen présente, au rez-de-chaussée, une baie ouverte et des impostes ajourées en forme d'arcature, et, aux étages, des fenêtres grillagées, mal éclairées par de nombreuses petites vitres ; le tout se bouchait, à la chandelle, par des contrevents. Les habitants voyaient mal et respiraient peu. Le manque d'air, de lumière dans les maisons de bois était particulièrement dangereux pour une cité soumise à toutes les épidémies. Par ailleurs, si élégant, si solide fût-il, le colombage se dissociait à la sécheresse. Entre les bois et le remplissage, des vides se produisaient où nichaient les souris et les rats, ces grands propagateurs de la peste et du choléra. Rouen, la ville-musée, fut souvent de ce fait la ville de la mort. Les épidémies eussent été plus terribles encore si les incendies n'avaient constamment ravagé la cité[1].

La multiplicité des montants et des traverses dans la carcasse du colombage rend les incendies fréquents et particulièrement terribles. La maison de bois a le même adversaire que la forêt dont elle dépend. Le feu était à l'état endémique dans l'agglomération rouennaise. Elle était une proie merveilleuse pour la torche des envahisseurs. Même en temps de paix, l'incendie était le pire ennemi. La foudre, les sécheresses prolongées, plus simplement une imprudence dans l'ouvroir d'un tisserand, dans la boutique d'un mercier ravageaient des quartiers entiers. Les vieux chroniqueurs insistaient avec force détails sur ces désastres, plus dangereux que la peste ou les inondations. Ils détruisirent plusieurs fois la cathédrale et les

1. Viollet le Duc : Dictionnaire de l'architecture française du XI[e] au XVI[e] siècle. Paris, 1863, VI, p. 267 ; Lafosse : *83*, p. 54 ; Sion : *310*, p. 472, 473 ; Delaquerrière : *74*, I, p. 35 ; II, p. 86, 88 ; B. Arch. et Cons. : 1906, p. 84 ; B. mun.: ms. J. le Lieur.

églises, anéantirent les paroisses industrieuses, arrêtèrent la prospérité de la métropole. L'extension de la maison de bois se trouvait, à l'instar de l'extension de la forêt, de plus en plus réduite par les effets géographiques du feu. Quand bien même le perfectionnement de la route n'eût pas transformé l'habitation rouennaise, l'incendie eût forcé les architectes à modifier leur technique. Avec le développement de la population, conséquence de l'essor industriel du XIXe siècle, le bois devait céder la place au fer et à la brique[1].

Actuellement, le fer, la brique, la pierre et l'ardoise ont modifié profondément l'aspect et les conditions hygiéniques de Rouen. Les perfectionnements du réseau routier en sont la cause. Ce fut l'œuvre des premières années du XIXe siècle. Jusque-là, les maisons rouennaises n'avaient cessé d'être bâties en pans de bois sur un type qui remonte au moyen âge. Mais la rareté croissante du bois et les facilités nouvelles qu'offrait le transport de la pierre firent abandonner rapidement la tradition. Dès 1862, on notait combien l'achèvement du réseau vicinal hâtait la transformation ; à mesure que les transports étaient plus faciles et moins coûteux, on pouvait recourir à des matériaux étrangers, ou cuire la brique à meilleur compte. L'introduction des charbons anglais lui a permis de reconquérir la première place. Déjà utilisée dès 1775, elle fut le plus communément employée vers 1825. Depuis lors, les nombreuses briqueteries des plateaux aux environs de Rouen n'ont cessé de prospérer. Quelques années plus tard, l'approfondissement du chenal de la Seine introduisit dans les charpentes l'usage des bois scandinaves en remplacement des bois normands qui commençaient à manquer absolument. A la même époque, le rail, en apportant à pied d'œuvre les fers du Nord de la France, élargissait considérablement la surface des appartements. Par

1. Périaux : 237, p. 529.

la même voie les ardoises d'Angers prenaient une place définitive dans les couvertures. En même temps les pierres dures de Caen, de la Meuse, de la Lorraine, de la Belgique, la meulière de Beauce venaient concurrencer souvent victorieusement les pierres tendres de Caumont, de Vernon, le calcaire grossier du Valois, les seuls matériaux qui pouvaient, grâce au fleuve, arriver facilement sur les chantiers urbains. La multiplicité des matériaux de construction a différencié les types d'habitation. La route a émancipé les maisons rouennaises de la ressemblance qu'elles gardaient fidèlement avec leurs ancêtres. Les façades de pierre sont plus nombreuses à Rouen qu'aux siècles précédents ; mais elles n'ont pu s'affranchir absolument de l'emploi des matériaux régionaux. Si l'amélioration des transports et l'abaissement de leur prix ont libéré les architectes de l'usage exclusif des ressources locales, l'emploi des éléments étrangers, au moins dans les revêtements extérieurs, est confiné à une certaine catégorie de maisons. Même dans les plus riches demeures, la brique du plateau de Boos ou celle de Boisguillaume ont gardé toute leur importance. Derrière les façades finement sculptées dans la pierre de Caen, monte toujours un mur de briques. La brique, soit seule, soit pour chaîner les blocs du sénonien, entre pour la meilleure part dans la construction des maisons bourgeoises, comme de celles des ouvriers. La brique est la caractéristique de l'habitation moderne dans la région rouennaise. Ici encore, malgré les progrès de la civilisation, nous constatons l'influence directe des agents naturels sur le milieu humain[1].

II. — L'aménagement intérieur.

Mais si l'usage plus fréquent de la brique et de l'ar-

1. Sion : *310*, p. 469 ; Fouché : *79*, p. 149 : Delaquerrière : *74*, I, p. 54 : Enlart : *74*, p. 12.

doise a modifié l'aspect des maisons rouennaises, il n'a changé en rien les lignes essentielles de leur plan. Dans la disposition de l'habitation, l'influence des agents régionaux s'est maintenue longtemps aussi nette que jadis. Elle est encore actuellement très reconnaissable.

Les matériaux de construction et leur emploi nous ont montré que la maison de ville dérivait à ses débuts de la chaumière du plat pays. Sa forme, son aménagement nous confirment également cette parenté très proche. Au moyen âge c'était un long rectangle dont le petit côté pouvait atteindre 8 à 10 mètres de large et le grand côté de 20 à 35 mètres. Sur la rue, dans toute la largeur et sur une profondeur d'une dizaine de mètres s'élevait l'habitation, sur les derrières s'étendaient une cour et un jardin. Ce type rappelle étrangement l'habitat des Wikings, avant la conquête, tel que le représentent les archéologues scandinaves. Le *topt* danois, encore en usage au début du XIXe siècle, était le lot dont disposait chaque habitant pour construire sa demeure ; il avait la forme d'un long rectangle ou d'une ellipse avec l'entrée par le pignon. Plus tard, quand les envahisseurs normands se partagèrent au cordeau les territoires neustriens, c'est encore cette disposition qu'affectèrent leurs allotissements. Au XIe siècle, les moines imposèrent la même configuration aux terres essartées de leurs colons. Les *boëls,* d'un vieux mot normand qui signifie masure, étaient des parallélogrammes plus longs que larges, d'où le nom de longs boëls répandu sur le plateau et la forêt de Boos. A l'une des extrémités du boël, chacun élevait sa chaumière. Toutes les portes s'ouvraient du même côté sur le chemin forestier qui devint plus tard la grande rue de la paroisse. Cette disposition s'observe parfaitement encore, malgré la déformation moderne des agglomérations, à Notre-Dame de Franqueville, à Mesnil-Raoul, à Bois-l'Évêque, à la Neuville-Champ-d'Oissel. Elle est encore visible sur les anciens plans de la ville de Rouen, particulièrement sur celui de Saint-Sever, établi au XVIIIe siècle, au moment

de l'extension de ce faubourg [1]. Les blocs de constructions, très étroits, alignés sur la rue, laissent sur leurs derrières de grosses places vides, formées des jardins respectifs. Ces jardins furent accaparés dans la suite, lors de la constitution des grands hôtels par les propriétaires les plus riches, ou revinrent à la ville en cas de démolition des immeubles. Ces places ou boëls furent affermés pour la dernière fois à des cultivateurs en 1605. Les vieilles maisons nous montrent donc, avant tout, le souci de se constituer des approvisionnements. La maison urbaine ne se différencie de la maison rurale ni quant à sa matière, ni quant à sa forme [2].

La façade très étroite des maisons rouennaises est la cause de leur structure uniforme. La plupart des vieilles demeures se présentent en pignon sur la rue et superposent les étages jusqu'à la limite extrême, permise par la qualité des matériaux et les édits de l'échevinage. C'est la grande différence d'avec les maisons de la banlieue et du plat pays. A la campagne, les habitants se disséminent en surface, à la ville, ils se répartissent en hauteur. Par ailleurs la division de l'abri est la même : une pièce où l'on travaille, une pièce où l'on vit, une pièce où l'on emmagasine ; le tout très abrité sous les saillies du toit. A côté des maisons à pignon qui sont les plus fréquentes, on trouve encore quelques maisons plus modestes, appuyées sur les premières et dont le toit se présente par le côté gouttereau. Ce sont les maisons appentiches ou les appentiches simplement. Elles sont moins confortables ; souvent elles ne comprennent qu'un étage et une mansarde sous la couverture. Les bourgeois propriétaires les donnaient à bail à de pauvres gens et spécifiaient que les locataires ne pouvaient y introduire ni truyes, ni pourceaux. Elles étaient habitées par des artisans urbains, le plus souvent obligés par leur état à vivre au centre de la

1. A. S. I. : Pl. nº 164.

2. Fériaux : *237*, p. xxii ; Sion : *310*, p. 498 ; Joret : *293*, p. 52, 90 ; Delisle : *284*, p. 397 ; Maunier : ouv. cité, p. 71 ; A. S. I. : G 7203.

cité. Maisons à pignon ou maisons appentiches sont les types les plus généraux aux débuts de l'agglomération. Ils sont encore les plus nombreux sur le livre des fontaines en 1525. Les quartiers seraient tous pareils si le nombre plus grand des étages dans les paroisses riches n'apportait quelque diversité dans le plan général [1].

Semblablement, la même uniformité régnait à l'intérieur. Les dimensions des pièces se ressentaient de la configuration générale de l'immeuble. La nécessité de vivre entassés imposait à l'aménagement des distributions analogues. A chaque étage, dans chaque maison, on ne trouvait qu'un seul appartement, sans cabinet, avec des cheminées hautes et larges; l'ensemble était relié par des escaliers en vis, le plus souvent portés en dehors de la maison. La fonction de chaque pièce se correspondait dans chaque habitation.

Les caves, quand elles existent, sont les plus belles pièces de toute la maison. Elles sont remarquables par leur forme plein-cintre, leur hauteur, leur étendue et leur construction toute en pierre de taille. On y remarque souvent un puits qui double ou supplante celui de la cour, et presque toujours une cache pour les trésors et les objets précieux. Dans la cave l'habitant pouvait se retirer en temps de siège. Le degré qui y conduisait, placé sous l'escalier de la maison, généralement obscur, tortueux et étroit, était facile à obstruer et à défendre [2].

Le rez-de-chaussée contient la pièce la plus importante ; le plus souvent, il fait fonction d'ouvroir, de boutique. Il donne accès sur la rue par une seule entrée, commune aux clients et aux habitants. Seuls, les riches hôtels peuvent se permettre de réserver le rez-de-chaussée comme antichambre et de n'y point vivre. Le livre de J. Le Lieur nous montre que c'était une exception : généralement le rez-de-chaussée est la pièce du travail. On ne conçoit

1. Delaquerrière : *74*, I, p. 43, II, p. 7 ; de Beaurepaire : *67*, p. 164 ; A. S. I. : G 7305.

2. Delaquerrière : *74*, II, p. 271 ; B. Arch. et Cons. : 1900, p. 46.

guère aujourd'hui comment dans ces rues étroites, bordées d'habitations, des industries aussi délicates que les draps du sceau aient pu s'exercer. Les pires inconvénients étaient qu'on y voyait mal et qu'il y régnait une humidité malsaine. Pour que sa trame ne desséchât point, le tisserand maintenait l'aire de son habitat à quelques décimètres au-dessous de la rue. Le sol de terre battue s'imprégnait des eaux de la maison et de celles de la ville. Au XVIe siècle seulement, les drapiers purent recouvrir la terre par des carreaux de terre cuite, origine de la faïence de Rouen. La boutique n'était pas plus claire. Surplombée par les étages, abritée du soleil par la maison d'en face contre laquelle elle butait presque, elle vivait continuellement dans l'ombre[1].

L'étage ne comprenait qu'une pièce. L'adjonction d'un cabinet sur la cour ne prévalut qu'au XVe siècle. C'était plutôt un débarras qu'une chambre. Les personnes les plus riches vivaient en famille, de sorte que la maîtresse, le maître, les enfants, les domestiques se trouvaient réunis dans cette pièce qui servait à la fois de cabinet d'étude, de chambre à coucher, de salle à manger et même de cuisine. Elle était très élevée et s'étendait sur toute la surface de l'immeuble. Par ailleurs les inventaires des bourgeois du XIVe et du XVe siècles nous montrent que l'étage n'était point encombré de mobilier. 2 lits, 2 coffres à vêtements, 1 huche, 1 dressoir, 2 tables, 1 banc, des chaises et du matériel de cuisine suffisaient aux besoins des plus fortunés. Cependant cet unique logement compliquait singulièrement les conditions de l'existence. La réquisition les rendait plus difficiles encore. Les garnisaires étaient un impôt plus lourd que la taille. Ils restreignaient considérablement dans les vieilles demeures, la place déjà très étroite réservée à la vie familiale[2].

Le grenier était d'autant plus vaste qu'il ne contenait

1. Delaquerrière : 74, II, p. 13, 84 ; Viollet le Duc : ouv. cité, p. 250.
2. Delaquerrière : 74, I, p. 36.

que très rarement des chambres à coucher, même pour les domestiques. La forme pignon de la façade excluait la mansarde, à peine permettait-elle une lucarne. Le grenier servait de réserve pour les vieux meubles, de séchoir pour le linge, de magasin pour le bois et les provisions. Toutefois dans les maisons d'artisans, sur l'Eau de Robec ou dans le quartier de Martainville, le grenier était utilisé pour étendre les laines nouvellement teintes ou pour encoller les chaînes. Sa configuration se transformait : de grandes baies ouvertes à tout vent laissaient passer l'air et la lumière. La fonction changeait. Le grenier devenait atelier comme l'ouvroir, au rez-de-chaussée [1].

La partie la plus imparfaite était l'escalier. Pour laisser aux appartements toute la surface, il se trouvait primitivement en dehors comme dans les chaumières de campagne, abrité seulement contre les intempéries par le prolongement de la toiture. Plus tard, il demeura sur le côté cour ; mais on l'enferma dans l'immeuble. Il était très étroit et d'accès fort difficile. Dans les maisons en pierre, on prit le parti de le mettre à l'extérieur dans les tourelles saillantes placées aux angles ou sur le milieu des façades, imitant la construction des escaliers des églises. Outre les tourelles d'escalier, on construisait par gloriole des tourelles en façade ou aux angles pour faciliter la distribution du logis [2]. Mais c'était un cas particulier aux demeures des familles aisées. Le plus communément, l'escalier reste attaché à l'extérieur sur la façade de la cour.

C'est par l'escalier que s'évacuent les ordures ménagères, c'est également sur l'escalier que se trouvent les fosses d'aisance, à fonds perdu, le plus souvent au-dessus des nombreuses rivières qui parcourent Rouen, ou à dé-

1. Delaquerrière : *74*, II, p. 7, 272 ; Noël : *234*, p. 42 ; B. Arch. et Cons. : 1908, p. 103, 1909, p. 31.

2. Delaquerrière : *74*, I, p. 39, II, p. 13, 95 ; B. Arch. et Cons. : 1900, p. 46.

faut au-dessus de cloaques creusés dans la cour même. Le plus généralement jusqu'à une époque très récente, les égouts de Rouen sont constitués par des ruisseaux. Un seul, le trou Patin, traversait au centre de la ville 56 immeubles situés dans 6 rues très peuplées. 28 de ces immeubles y possédaient des chutes de latrines et les autres y jetaient tous leurs immondices. Dans une ville où la population entassée dans les enceintes n'avait d'autre boisson que l'eau du sous-sol très perméable ou l'eau des rivières déjà très contaminées par l'industrie, cette évacuation des ordures ménagères augmentait considérablement les chances de la mortalité[1].

Telles furent longtemps les caractéristiques de l'habitation de Rouen. Au XVIIIe siècle les maisons à destination d'atelier sont encore construites sur ces données[2]. Ce plan assez fruste et très voisin de celui des chaumières suffisait à une population que les épidémies et les guerres rendaient stationnaire et dont les goûts étaient demeurés peu difficiles parce que la fortune, en dehors de la noblesse, demeurait dans les mains privilégiées du haut négoce. On sait comment la fin de la guerre de Cent ans détermina dans toute la Haute-Normandie une prodigieuse renaissance. Les 36 églises paroissiales de Rouen furent construites de 1450 à 1540. La cathédrale fut ornée de son grand portail et reconstruite à neuf dans sa partie centrale. Dans le même temps, on acheva le Palais de Justice, l'hôtel de Bourgtheroulde, l'aître de Saint-Maclou. Le goût de bâtir, fonction de la fortune, était général. Avec l'augmentation de la population et la recherche du bien-être qui en étaient les conséquences, la ville se transformait et avec la ville, l'habitation.

Mais les matériaux employés, presque à l'état naturel, se prêtaient mal aux agrandissements. Avant de gagner

1. Levillain : *260*, p. 15 ; Boucher : *251*, p. 170 ; B. S. indus. : 1886, p. 595 ; A. mun. délib. : A[11] 1518 ; A[17] 1557 ; A. Nat. : Q[2] 160.

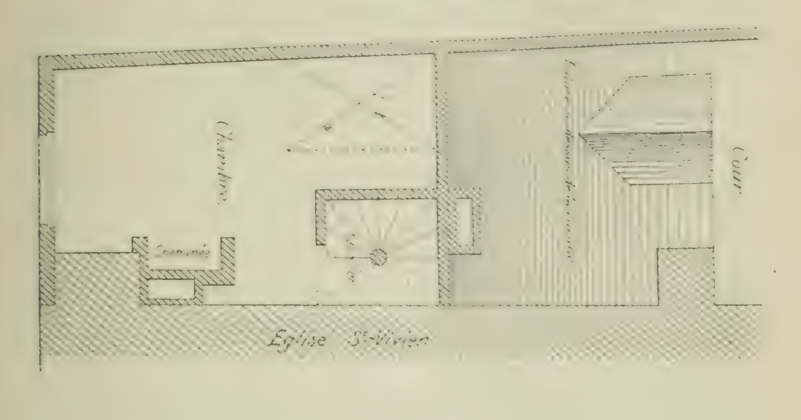
2. A. S. I. : G 4389, 7220, 7315, 7318.

en hauteur, ce qui modifiait la technique architecturale, on empiétait, autant que faire se pouvait, sur la voie publique. Le système des galeries à arcades exigeait, pour supporter les façades, des piliers très forts ; il était impossible de se les procurer aux environs de la cité. Cet appareil demeura confiné à quelques grandes places très achalandées, celle de la cathédrale, celle de la Basse-Vieille-Tour où on le voit encore ; mais dès le xv[e] siècle son prix élevé le fit abandonner et l'encorbellement devint la règle générale. La charpente de bois facilitait ce dispositif. Malheureusement, les rues devenaient de plus en plus étroites à mesure que la ville devenait plus riche et populeuse. Par l'encorbellement les voies de communication s'obstruaient facilement. C'était excellent pour la défense, mais déplorable pour l'hygiène. Dès 1520, l'échevinage interdit ce procédé[1].

La maison de l'artisan, dans les quartiers pauvres de Saint-Vivien et de Saint-Hilaire, demeura conforme au type du xvi[e] siècle, avant l'encorbellement ; ses habitants ne pouvaient supporter les frais de transformation ; ils continuèrent à s'entasser dans une seule pièce. Par contre, les marchands du centre de la cité, principalement autour des rues du Bac et du Gros-Horloge, se décidèrent à surélever leur comble pour loger un deuxième étage, semblable en tout point au premier. Mais si elle répondait aux besoins familiaux, cette solution ne résolvait pas le problème général de l'augmentation de population. La notion de l'abri individuel était trop ancrée chez les Rouennais pour que deux ménages logeassent sous le même toit et les matériaux en usage ne permettaient pas d'établir deux étages supplémentaires, nécessaires pour une nouvelle famille. On gagna en largeur ce qu'on ne pouvait prendre en hauteur. On construisit un nouveau bâtiment sur la cour. Un corridor et une porte spéciale

1. Viollet le Duc : ouv. cité, p. 249, 257, 259 ; Delaquerrière : 74, II, p. 8 ; A. mun. délib. : A[12] 1520.

pris sur la boutique et la façade assuraient ses communications particulières avec la rue, tandis que le bâtiment de devant gardait ses entrées propres par la pièce du rez-de-chaussée. La portion de cour non bâtie comprenait un



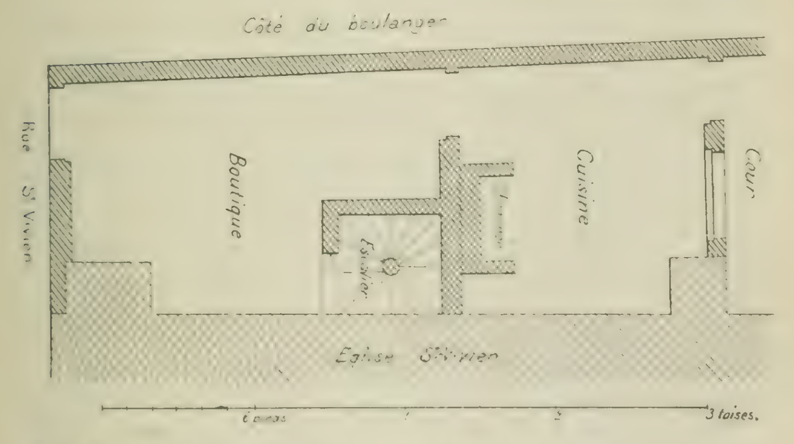


Fig. 18, 19. — Rez-de-chaussée et premier étage d'une maison rouennaise, 1670 ; d'après A. S. I. : G. 7818.

puits et un escalier communs aux deux maisons. Dès cette époque, le jardin est très réduit, les maisons du XVIe siècle parvenues jusqu'à nous nous révèlent le plus souvent ce même type d'habitat : deux habitations séparées

par une cour et dans chacune une boutique au rez-de-chaussée, deux étages identiques, un grenier[1].

Au XVII[e] siècle, l'état régressif de la population maintint ce dispositif général. Mais la complication de l'existence, la recherche du bien-être augmentèrent le nombre des pièces sans que la surface totale fût modifiée. Une civilisation plus évoluée exigeait que chaque appartement eût sa destination particulière. A côté de la boutique on construisit une cuisine d'où partait souvent l'escalier qui conduisait aux appartements et toujours le degré qui menait à la cave ; aux étages, des murs de refend séparèrent des cabinets pour les enfants et les domestiques ; dans le grenier, le comble à la mansarde accrut encore le nombre des pièces logeables. Ce plan prévalut longtemps (fig. 18, 19). Les inventaires des biens nationaux nous apprennent qu'il était encore en usage à la fin du XVIII[e] siècle. Toutefois, à cette époque, la surface non bâtie des immeubles a encore diminué. L'essor du coton avait exigé de nouveaux locaux. On les prit sur les parties libres de la cour et surtout sur les jardins. Le plus généralement cette nouvelle maison communiquait directement sur une autre rue, mais souvent encore ses relations n'étaient assurées avec l'extérieur que par des couloirs placés dans le bâtiment de la cour et dans celui de la façade. L'ancien boël avait complètement changé de destination. La fonction agricole de l'immeuble avait fait place à la fonction industrielle et commerciale[2].

Il ne restait guère de place habitable quand l'industrie cotonnière connut dans la première moitié du XIX[e] siècle la même prospérité qu'à ses débuts. Les dernières cours du quartier Cauchoise furent couvertes pour y accumuler des cotonnades : mais la main-d'œuvre resta entassée autour des machines dans les vallées ou sur les plateaux

1. Quenedey : *97*, p. 16, 17 ; B. Am. des Mon. : 1901, p. 55, 58.

2. Delaquerrière : *74*, II, p. 99 ; Dubosc : *76*, p. 133, 134, 135, 158 ; A. S. I. : G 7203, 7315, 7818, 4389 ; A. Nat. : Q[2] 160.

environnants. Toutefois, au même moment, l'augmentation du transit, l'amélioration du port, l'ouverture de la voie ferrée amenèrent toute une population de dockers, de maçons, de terrassiers ; elle fut forcée de loger en ville, à proximité de leurs chantiers. Dans les quartiers Martainville et Saint-Vivien, on construisait partout où il restait quelque espace, sur les cours, sur les escaliers, sur les galeries, sans souci de l'hygiène la plus élémentaire. Les bouges de la cour du Lierre, du Panier fleuri, du trou Martin contenaient 1 800 lits. Les villages voisins de Rouen où les conditions extérieures étaient plus favorables n'offraient pas sous ce rapport une situation beaucoup meilleure. A Sotteville, avec des rues larges, bien aérées, des maisons espacées, des cours, des jardins, les appartements étaient malsains parce qu'ils étaient en contre-bas du sol extérieur et que les fosses d'aisance voisinaient avec les puits. Les ouvriers de Rouen étaient, après ceux de Lille, les plus mal logés de toute la France[1].

Au début du xxe siècle de nombreux quartiers sont encore aussi misérables. Sans doute l'habitation du bourgeois est élégante et établie suivant le dernier confort moderne ; sans doute dans les 5e et 6e cantons l'abri individuel est devenu presque une règle. La maison de l'ouvrier composée d'une salle avec cuisine au rez-de-chaussée, deux chambres à l'étage, un grenier mansardé, par derrière un petit jardin avec buanderie et fosses d'aisance, cette maison est petite mais saine. Mais au centre de la vieille métropole, les cités populeuses habitées par les déchargeurs, par les journaliers, n'ont fait aucun progrès. Les maisons dans le quartier Martainville sont pour la plupart vermoulues. Les couloirs et même les pièces sont des cassecous, les ordures n'ont aucun système d'évacuation. A

1. Delaquerrière : *74*, II, p. 108 ; Audigane : *179*, I, p. 71, 301 ; Panel : *268*, p. 282, 284, 287 ; Dejean : *283*, p. 306 ; Villermé : *214*, I, p. 139 ; B. S. indus. : 1890, p. 333.

Saint-Sever, beaucoup de demeures se trouvent en contre-bas de la rue et n'ont que des bétoires pour évacuer les eaux ménagères : des familles entières s'entassent dans une seule pièce. La cour du Vert-Buisson contient 140 locataires entassés sur 420 mètres carrés. On devine ce qu'il advient d'une cohabitation prolongée dans ces immeubles : douleur et paralysie. L'hygiéniste a parfaitement raison de répéter ses attaques contre ces témoins d'une activité passée. L'art n'a rien à perdre à leur destruction[1].

1. Départ. S.-inf. : 75, p. 25.

CHAPITRE XI

LA VILLE

I. Les premiers établissements. — II. Les raisons du développement urbain. *La fonction agricole. La fonction commerciale. La fonction industrielle.* — III. Les organes de Rouen.

« La ville est une société complexe dont la base géographique est particulièrement restreinte relativement à son volume ou dont l'élément territorial est en quantité relativement faible par rapport à celle des éléments humains. » Ceux-ci semblent avoir toute la prépondérance dans son développement et tout d'abord l'agglomération ne révèle aucun phénomène qui soit du domaine propre de la géographie. Mais, outre que les villes contiennent dans leurs murailles une très forte proportion de l'espèce humaine, c'est surtout par l'action ou la réaction constantes des habitants vis-à-vis des conditions naturelles que leur étude s'explique. C'est un fait de surface comme une route ou un champ. La ville répercute d'une manière très frappante les effets de la loi du développement qui domine les relations de l'homme et du sol. C'est au contact intime de ces forces adverses que les éléments de la vie politique se contractent et se précisent. Composée essentiellement d'êtres vivants, la ville est suivant le mot de Ratzel un organisme. Elle a un cœur et des artères. Mais avant d'examiner la répartition de ces organes, il est

nécessaire de considérer exactement et dans leur ordre naturel les fonctions pour lesquelles ils ont été créés [1].

I. — Les premiers établissements.

« Les fleuves de nos contrées d'Europe n'ont pas été, autant qu'on le dit, les chemins primitifs des peuples. Leurs bords encadrés de marécages, d'arbustes et de broussailles ne se prêtaient guère aux établissements humains. Les hommes se sont établis de préférence sur les terrains découverts où ils pouvaient pourvoir le plus facilement à ces deux besoins : abri et nourriture. » Les fouilles archéologiques nous permettent de croire que le Caux et le Vexin ont été peuplés par les Paléolithiques, mais les seules traces durables et certaines révélées par le sol de Rouen sont de provenance néolithique. Venues par la vallée, ces populations se sont établies à une certaine distance de la rive à l'abri des inondations : menhirs de Petit-Couronne et de Saint-Étienne du Rouvray, dolmen de Léry ; elles ont construit dans le lit même du fleuve, à l'abri des pillards : palafittes de Poses et de Rouen. Au bas de la rue Grand-Pont, à l'extrémité de l'anticlinal entre la Renelle et le Robec, on a découvert à 8 mètres de profondeur des pilotis supportant un reste de plancher et dans le voisinage des débris de tissus, des silex polis, des graines de mil attestant l'activité de toute une cité lacustre. Avant d'être un emporium, Rouen fut une station tête de gué [2].

Elle eut longtemps ce rôle unique. Les découvertes

1. Maunier : ouv. cité, p. 44 ; Ratzel : Politische Geographie, ouv. cité, p. 57 ; Vidal de la Blache : La Géographie politique. A. G., 1898, p. 108, 109 ; Zimmermann : La Géographie humaine d'après J. Brunhes. A. G., 1911, p. 102 ; O. Sihlüter : Bemerkungen zur Siedelungs Geographie, Géog. Zeitschr., V, 1899, p. 65, 84.

2. Vidal de la Blache : Tableau de la France, ouv. cité, p. 165 ; Sion : *310*, p. 116, 117 ; Fallex : *288*, p. 93 ; de Vesly : *244*, p. 109 ; Fouquet : *227*, I, p. 2 ; Chéruel : *222*, p. 11.

préhistoriques sont rares en dehors des cabanes, des palafittes ; tout le mobilier mis au jour est presque entièrement romain, gallo-romain, franc ou mérovingien. Il est vraisemblable que du temps de César « la ville n'était si grande qu'à présent, car si elle l'eût été, dit Belleforest dans sa cosmographie universelle, César n'eût oublié de mentionner sa magnificence, force et grandeur afin d'avoir moyen de se glorifier de l'avoir forcée, ainsi qu'il fait des autres villes de Gaule qui lors étaient en grand bruit [1] »

Cependant, avec la paix qui suivit la conquête romaine, la circulation se fit plus intense. Le passage de Rouen entouré d'habitations, protégé par une garnison [2], fut de suite achalandé. Entre les marais du Malpalu et ceux du Lieu de Santé, le faîte qui menait aux plateaux du Nord vers les terres limoneuses devint une route fréquentée. L'agglomération s'allongea sur cet axe. On a retrouvé depuis, dans son voisinage immédiat, de nombreux cimetières. Mais pour venir au fleuve, pour traverser la forêt, les Véliocasses suivaient la vallée du Robec, les Caletes, la vallée de la rivière de Clères. Ces deux directions prolongées se croisaient sur l'itinéraire principal en un point, plus tard appelé la Crosse. Au début, cette bifurcation fut plus peuplée que le reste de la cité. Ce n'était encore qu'une sorte de ganglion où les nerfs, se croisant, s'épaississaient seulement un peu plus qu'en dehors. Mais de ce ganglion partiront les rues bientôt de plus en plus nombreuses qui mettront en relation la cité avec l'extérieur. Ces deux coordonnées, l'axe du passage et l'axe des rivières, sont les directions principales suivant lesquelles se développera le réseau des communications urbaines. Du jour où ce ganglion se forme, la ville existe.

1. Belleforest : La cosmographie universelle de tout le monde. Paris, 1575, p. 93 ; Cochet : *282*, p. 440 et s^tes.

2. La notice des dignités, rédigée vers 400, parle de Rouen comme le siège d'un corps important mis à la disposition du dux, tractus Armoricani et Nervicani, pour défendre le littoral contre les Saxons. Lavisse : ouv. cité, I, deux^e part., p. 292 ; Prentout : *306*, p. 48.

Les constructeurs de la première enceinte paraissent avoir eu l'idée de mettre ce nœud de routes à l'abri des bandes armées. L'enceinte, rectangulaire comme la plupart des enceintes romaines appuyées sur une rivière, comme celles de Metz et de Bologne, était traversée presque également par l'axe du gué. A l'est et à l'ouest le Robec et la Renelle lui servaient de fossés. Au sud, la muraille était restée éloignée des inondations de la Seine dont les rives marécageuses présentaient une excellente défense. Au nord-ouest, le mur protégeait les routes du Caux et du Vexin et venait butter contre les pentes boisées du plateau de Boisguillaume. Cette solution satisfaisait aux conditions stratégiques et économiques. Les rivières et le fleuve étaient un obstacle merveilleux en même temps que leur traversée déterminait l'emplacement de l'agglomération[1].

Le christianisme, en pénétrant dans la cité, adopta le plan général tracé par le réseau routier. Les églises furent bâties à proximité de la transversale des portes Saint-Hilaire et Cauchoise, un peu en retrait pour éviter les bruits incommodes du transit, sur les parties hautes, à l'abri des eaux des nappes turoniennes qui s'écoulaient à travers la ville. La cathédrale s'éleva sur la grande ligne des communications entre la Seine où accédaient les nefs et le carrefour où affluaient les denrées. Les monastères peuplèrent les environs. Ils restreignirent d'autant la place trop étroite réservée à de nouveaux habitants descendus des plateaux pour s'installer aux environs du gué. La jeune agglomération étouffait dans ses murailles[2]. Avant de savoir comment elle s'efforça d'en sortir et quelles considérations lui vinrent en aide, il est bon de connaître quels obstacles pouvaient, en dehors des raisons militaires, s'opposer à son accroissement.

1. Maunier: ouv. cité, p. 303; Delaquerrière: *74*, I, p. 47; Noël: *234*, p. 39. V. un pl. de la première agglomération dans Rondeaux de Sétry: *336*.

2. Lepecq: *257*, p. 213; Fouquet: *227*, I, p. 3; Fallue: *224*, p. 83; Cochet: *221*, p. 18; de Vesly: B. S. émul.: 1807, p. 285.

II. — Les raisons du développement urbain.

La fonction agricole. — A l'origine des villes, la fonction agricole est prépondérante par rapport à la fonction industrielle et commerciale. Elle dérive de la nécessité de nourrir les habitants et de constituer dans les murs des terres cultivables à l'abri des guerres continuelles. Les villes fluviales, malgré les ressources des pêcheries et des plaines de débordement, n'échappent pas à cette loi. A Rouen même, le problème de l'aliment se compliquait par suite de l'instabilité sociale et politique de la région, par suite aussi de la population flottante, toujours croissante aux environs du gué. A ses débuts dans la ville, l'artisan descendu des plateaux s'occupe de culture. La prévoyance et l'atavisme l'obligent à planter la plus grande partie de sa propriété. Semblablement, pour nourrir les troupeaux, la cité est forcée de réserver des vides urbains. Ce sont les coins, les carrefours, et, dans le vieux Rouen, les places ou boëls. Ces pâturages artificiels étaient d'autant plus productifs qu'ils constituaient les seuls dépotoirs des ordures ménagères [1].

Dans ces commencements, la ville se distingue fort peu des villages environnants. L'échange est réduit au minimum, le nombre des artisans ne dépasse guère les besoins locaux, seules les cultures sont d'autant plus soignées que l'espace est très restreint. Par les fumures employées, par une technique plus évoluée, la fonction agricole a pris de suite dans la cité la forme intensive que le plat pays connaîtra longtemps plus tard.

Les textes font de fréquentes mentions d'espaces culti-

1. Périaux : *238*, p. XVII. Sur la fonction agricole des villes voir : Maunier : ouv. cité, p. 73, 75, 80 ; Brunhes : ouv. cité, p. 272 ; Flach : Étude sur les origines et les vicissitudes de l'habitation en France, dans de Foville : Enquête sur les conditions de l'habitation en France, 2 vol. Paris, 1894, 1899, p. 52, 53.

vés ou d'exploitations agricoles à l'intérieur des enceintes. Dans une confirmation faite en 876 par Charles le Chauve sont énumérées les petites tenures appartenant à l'évêché ou à l'abbaye de Saint-Ouen et situées dans l'intérieur de la cité ou le long de son enceinte : mansuræ intra et juxta civitatem. L'ancien marché neuf (aujourd'hui la place Verdrel), les rues aux Juifs, Boudin, Saint-Lo, l'hôtel des Sociétés savantes constituaient encore en 1410 des terres vaines à destination de pâturage [1]. Le plan de Belleforest de 1575, l'estampe de G. Hoesnagle de la même époque nous révèlent à l'intérieur de l'enceinte des terres vaines et vagues non seulement au droit des murs près des portes Beauvoisine, Saint-Hilaire, Martainville et Cauchoise, mais aussi au centre de la cité autour de Saint-Maclou, des Cordeliers, du marché aux veaux. Ces espaces libres devaient diminuer rapidement avec l'augmentation de la population. La sécurité des routes permettait de constituer facilement des approvisionnements qui annihilaient la fonction agricole des villes. En 1605 les boëls sont loués à de petits marchands forains. Dès la fin du XVII[e] siècle, le plan de Gomboust nous montre que les jardins urbains sont construits et que les pâtures, près l'enceinte, sont devenues la propriété d'ordres religieux, principalement des Bénédictins, des Filles de Saint-Maclou et de Sainte-Claire. Sur le plan de 1784, dressé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, les espaces libres ont complètement disparu [2] (fig. 20).

A l'extérieur des murailles, la fonction agricole persista plus longtemps. La forêt assura d'abord une nourriture abondante aux troupeaux urbains et particuliers. En 1264, saint Louis accorda aux religieuses emmurées le droit de paisson dans la forêt de Rouvray pour 60 porcs. Au XVI[e] siècle, le bois était encore assez proche, le parcours jour-

1. Prentout : *306*, p. 95 ; Périaux : *258*, p. 338.

2. Plans et cartes de Belleforest, de Gomboust, des ingénieurs des Ponts et Chaussées : Pl. XIV, XV, XVI.

nalier ne causait aucun dommage au bétail. Mais bientôt, permission ou tolérance, la pâture de la forêt devint un usage général. La forêt, sous la dent du bétail, recula si loin qu'elle devint inutilisable pour la boucherie rouennaise. Celle-ci dut chercher d'autres ressources. Elle les

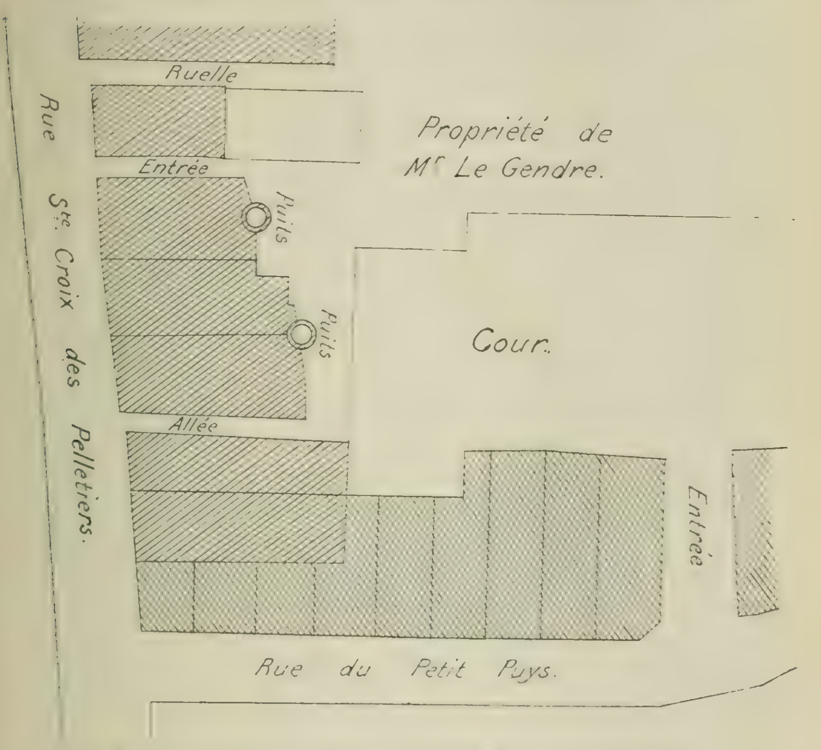


Fig. 20. — Constructions sur les boëls, fin du XVIII[e] siècle ; d'après A. S. I. : G. 7203.

trouva dans les prairies sous les remparts. La fonction agricole arrêta l'extension des faubourgs[1].

Dès l'époque de la première enceinte, « Saint-Jehan et Saint-Martin-sur-Renelle étaient dits des prés ». Mais c'était là une pâture temporaire et souvent interrompue

1. B. mun., Pl. de J. le Lieur.

par les inondations. La correction de la rive par les Normands la rendit d'un usage beaucoup plus commode. Sur le plan de Gomboust, de nombreux troupeaux sont figurés dans les prés du Loup et de la Bataille sur la rive droite, dans les prés de Grammont et d'Emendreville, sur la rive gauche, à la lisière de Saint-Sever et du Claquedent. Quand, au XVIIIe siècle, ces pâtures commencèrent à manquer par suite des constructions de Thiroux de Crosne à Martainville et de l'établissement de la cotonnade et de la faïence dans Saint-Sever, les bouchers conduisirent leurs bestiaux dans les pâturages de Bihorel et de Saint-Julien où ils possédaient plus de 500 acres. La toponymie urbaine a gardé le souvenir du passage des bestiaux dans les noms de sa voirie ; rue du Chemin-aux-Bœufs, rue aux Bœufs, rue du Pré-aux-Bœufs, rue de la Truie, rue aux Ours, Clos-des-Cochons, faubourg Bouvreuil, ferme de la Bouverie[1].

Le plan de Thiroux de Crosne ne dérangeait pas que les bouchers ; il portait le trouble chez toute une population de jardiniers et de maraîchers établis le long des murs de la porte Cauchoise, autour du Lieu-de-Santé, aux pieds des pentes du Mont-Fortin. Les cultivateurs étaient expulsés pour la deuxième fois. Ils avaient été chassés des bords du Robec dans la banlieue de Saint-Maclou et de Martainville par l'industrie drapière ; la cotonnade les expulsait du quartier Cauchoise. Cependant toutes les terres vaines et vagues ne furent pas construites. Au milieu du XVIIIe siècle, la ville louait encore par emphytéose des terrains non bâtis, occupés le plus souvent par des cultures. C'étaient les fossés Saint-Hilaire, les glacis hors Cauchoise, le faubourg Beauvoisine dont les pentes étaient défavorables aux habitations. Les rôles de la Capitation de 1728 signalent encore quelques laboureurs sur la paroisse Saint-Godard. Sous la Révolution, le défrichement des bruyères Saint-Julien et de la côte des Sapins eut pour

1. Héron : *230*, p. 7 ; Périaux : *237*, p. 62, 69, 129, 419, 564, 636.

objet principal de donner du pain aux sans-travail, mais aussi de reconstituer des sols de culture au profit des maraîchers et des jardiniers dépossédés. Longtemps après les débuts de l'agglomération, la fonction agricole domine l'évolution des faubourgs comme elle a dominé l'évolution de la cité. Dans les deux cas, elle a arrêté l'essor du commerce et de l'industrie, l'accroissement de la ville [1].

La fonction commerciale. — Longtemps Rouen ne fut qu'un nœud de routes autour duquel se développa surtout la fonction agricole. Mais, le groupement croissant toujours, sa production intérieure fut bientôt insuffisante pour ses besoins. La ville devint un centre d'approvisionnement où convergeaient les produits agricoles et manufacturés, toutes choses qui attirent les artisans et les marchands. Il arriva un moment où les différentes parties de l'agglomération se distinguèrent non par le degré mais par la qualité de leur spécialisation fonctionnelle. Et encore chacune d'elles continua-t-elle de posséder l'ensemble des fonctions économiques : le groupe des marchands pratiqua l'agriculture comme le groupe agricole pratiqua le commerce, au moins dans sa forme domestique. La différence entre eux est surtout dans la proportion des diverses fonctions [2].

Du fait que la première agglomération a eu pour origine un nœud de routes, c'est le long de ces routes et autour des voies qui en dérivent que la densité des habitations a d'abord été la plus forte. Les espaces libres entre les rues étaient d'autant plus vastes que l'on s'éloignait du centre. Bien qu'elle ait été brûlée plusieurs fois, la ville se reconstitue toujours aux environs du carrefour de la Crosse.

En réalité ce n'était qu'un immense marché. Les bourgeois de la cité, les habitants des faubourgs de la ban-

1. B. mun. : ms. 815, 817 ; A. S. I. : C 325 ; A. Nat : Q^1 1384, 1835.
2. Maunier : ouv. cité, p. 97, 169 ; Fallex : *288*, p. 97.

lieue et du plat pays s'approvisionnaient en sûreté à l'abri des enceintes. L'instrument de la fonction militaire, la fortification, a permis de perfectionner l'outil de la fonction économique, le marché. Entre la porte Cauchoise et la porte Saint-Hilaire, entre la porte du Bac et la porte Beauvoisine, les transactions étaient journalières ; marché d'épices rue de l'Epicerie, marché pour le poisson rue Haranguerie, marché aux herbes place de la Cathédrale, aux volailles près du Clos-aux-Juifs, parc aux bestiaux autour du Vieux-Marché, parc aux chevaux sur la place de la Rougemare. Sans s'écarter le chaland trouvait d'autres marchandises moins éphémères. Le nom de la rue du Hallage qui subsiste encore dans la toponymie des rues rouennaises indique tout le passé d'un vieux quartier marchand, à proximité de la rivière et de la route, merveilleusement doué pour le trafic et tout rempli du bourdonnement actif des boutiques et de la vie communale. A l'origine, on eût trouvé sous les halles tous les produits des métiers rouennais occupant une place déterminée à côté des produits des métiers forains qui venaient y étaler librement. Le vendredi, la vente était interdite aux fenêtres des marchands détailleurs. « C'était une obligation pour tous de venir se soumettre sous les yeux des gardes des communautés à cette périlleuse comparaison des marchandises que les corporations voulaient éviter et que les sentences de l'échevinage leur rappelaient sans cesse. » Le quartier des halles, le quartier du bac resserré et comme étouffé dans ses rues étroites, bordées de maisons à deux étages, était traversé par la vieille rue du Bac, menant à l'agitation maritime et bruyante de la rue de l'Epicerie, débouchant sur le tapage des voies et des couleurs du marché de la Haute-Vieille-Tour[1].

Enfin, dans les environs immédiats du marché, les rues des corporations prolongeaient cette activité. Elles n'étaient

1. Augé : *216*, p. 81, 83 ; Frère : *228*, p. 38 ; Périaux : *237*, p. 276 ; de Beaurepaire : *155*, p. 248.

autre chose qu'un marché spécialisé et permanent, soumis aux mêmes réglementations. L'extrême localisation des métiers concentrait les approvisionnements, intensifiait la concurrence des producteurs, facilitait le contrôle des inspecteurs, permettait la surveillance des étrangers. Ces groupements de corporations, surtout des corporations marchandes, établis un peu à l'écart de la circulation, mais assez près cependant du parcours de la clientèle, donnaient à la ville du XIVe et du XVe siècles un aspect très caractéristique. C'est le moment où la plupart d'entre elles, conscientes de leur force, font consacrer leurs statuts et demandent la protection des églises de leur paroisse. Les chapeliers sont fixés près de Saint-Herbland, les cordonniers près de Saint-Maclou, les drapiers près de Saint-Jean, les pelletiers près de Sainte-Croix, les bourreliers près de Saint-Nicaise, les bouchers dans les quartiers pauvres, loin des riches demeures, près de Saint-Ouen et de Saint-Maclou, dans la rue Massacre. Les tanneurs restaient sur la Renelle, les teinturiers sur le Robec, les tonneliers au bas de la rue Grand-Pont à proximité du quai aux vins, les Juifs entre le marché aux aliments et le hallage, à l'emplacement actuel de la place Verdrel[1]. Devantures du marché, boutiques du hallage, échoppes des corporations, telles sont les trois raisons de la fonction commerciale qui ont créé la cité.

L'extension du trafic a comblé les espaces non bâtis entre les axes de la circulation. Jusqu'à la fin de la commune au moins, le centre urbain se trouve à la croisée de la route qui mène du point de passage sur le fleuve aux plateaux du Nord et de la route qui conduit de la vallée du Robec à la vallée de la rivière de Clères. Les quatre extrémités sont déterminées par le port, la crosse, les halles de la Haute-Vieille-Tour, le vieux marché. Près du point de rencontre se trouvent le Gros-Horloge, la maison de ville, plus tard le Parlement.

1. Ouin-Lacroix : 208, p. 61.

Chacun des trois siècles qu'embrasse l'histoire de la commune fut marqué d'une égale prospérité. Elle se traduisit par l'achat successif des terrains du domaine royal, sis à l'intérieur des murailles : ancien clos des galées, maison des lépreux de Saint-Ouen, place vaine entre les rues du Bac et la rue Grand-Pont[1]. Elle eut surtout pour effet principal de reculer plusieurs fois l'enceinte.

Dès la construction de la deuxième, au XIIe siècle, les raisons économiques prévalurent sur les considérations stratégiques. Soit que la fortification eût fait des progrès, soit que les ducs normands se crussent assez forts pour sauvegarder leurs intérêts, le souci des ingénieurs paraît avoir été d'englober la plus grande surface habitable. Le mur passait au nord de la Rougemare pour comprendre dans la cité les artisans d'Aubevoie et de Beauvoisine ; il entourait le Robec où vivaient les teinturiers, la Renelle où travaillaient les tanneurs ; au sud il embrassait les îles récemment réunies au rivage. Par suite de l'extension de la fonction commerciale, saint Louis recula encore ces limites. Il construisit de nouvelles murailles sur l'emplacement des boulevards actuels en s'arrêtant à l'est à la croix de Pierre et à la rue Coqueraumont. Enfin le XVe siècle comprit définitivement dans l'enceinte les ouvriers cantonnés au dehors dans Martainville et dans Saint-Hilaire. Ce fut la dernière migration de l'enceinte. Sa construction d'un prix très élevé ne répondait plus aux besoins stratégiques. La puissance des pièces d'artillerie permettait maintenant de faire brèche du haut des crêtes qui dominent Rouen. La fonction militaire fut reportée plus au loin ; un fort fut établi sur le plateau de Sainte-Catherine. Mais le souvenir des sièges passés se rappela sans cesse à la mémoire des habitants. La ceinture des murs étouffait la cité, elle arrêtait son essor[2].

1. Périaux : 238, p. 105 ; Fouquet : 227, I, p. 103, 104.
2. Chéruel : 222, p. 175, 225 ; Fouquet : 227, I, p. 161.

La fonction commerciale avait créé le centre urbain. Elle y resta fidèle. Un moment, la prospérité de ce quartier fut compromise par la sortie des religionnaires, très influents dans le commerce, principalement dans ceux du drap et des chapeaux. Mais les immeubles ne restèrent point longtemps sans propriétaire. Leur emplacement était convoité par le haut négoce et par quantité de robins et de magistrats avides du voisinage du Palais de Justice. Dès les débuts du XVIII[e] siècle, l'industrie et le commerce des cotonnades firent du hallage et des rues avoisinantes un des centres les plus actifs de la cité. A une époque où le bourgeois habite là où il travaille, la marque des toiles groupait autour des halles toute une population de courtiers, d'intermédiaires, de jurés, d'inspecteurs[1].

Dans le fait, la répartition des fonctions commerciales a peu varié en ville sous toute la royauté. Quand on examine les registres de la capitation du XVIII[e] siècle, on est surpris de constater que depuis la commune les mêmes catégories de citadins habitent les mêmes quartiers. Dans le haut de la cité sont les plus beaux hôtels. Autour de Sainte-Croix-Saint-Ouen, de Saint-Godard, de Saint-Patrice, sont logés des nobles, des prêtres et *nos seigneurs* du Parlement. On s'aperçoit bien vite de la qualité des habitants à la quantité des feux non payants : 25 pour 100 dans Saint-Godard, 25 pour 100 dans Sainte-Croix-Saint-Ouen, 45 pour 100 dans Saint-Patrice. La rue Massacre, la rue de la Crosse, la paroisse Sainte-Croix-des-Pelletiers, celle de Saint-Amand, logent les gens de la judicature et de la chicane si nombreux autour du Palais de Justice : le nombre des feux non payants est beaucoup moindre : 15 à 16 pour 100 rue Massacre et rue de la Crosse. Le commerce se trouve

1. Périaux : *237*, p. 273 à 275, 278, 486, 520, 521 ; Noël : *235*, p. 108 ; Lepecq : *257*, p. 331 ; de Beaurepaire : *155*, p. 269 ; Reybaud : *210*, p. 276 ; B. mun. : album Baudry ; A. S. I. : C 977, 988, 991.

localisé auprès du hallage, autour de la porte Cauchoise, dans les paroisses Saint-Jean, Saint-André, Saint-Vincent : les feux non payants atteignaient à peine 6 pour 100 de la totalité. Les artisans étaient entassés aux limites extrêmes de l'enceinte dans Martainville et Saint-Hilaire, seuls les tonneliers sont restés près du port dans Saint-Godard ; la moyenne des feux non payants est de 6 pour 100, elle est de 0 pour 100 dans certains quartiers de Martainville. Rouen à y regarder de près formait donc moins une ville qu'un agrégat de plusieurs villes qui se pénétraient sans se confondre[1].

L'accroissement continu des populations sur un espace déterminé et de plus en plus restreint contribua à l'envahissement des carrefours, des cours, des boëls si caractéristiques de la fonction agricole. Les maisons occupaient le terrain partout où elles en trouvaient sans souci de la voirie ni de l'hygiène. On bâtissait en travers des rues, le long des murs, des édifices publics, des églises. Cette disposition tarabiscotée et étriquée des voies de communication est très visible encore. Des deux côtés d'une même transversale, les rues débouchent rarement l'une vis-à-vis de l'autre[2]. Les grandes lignes de la circulation n'avaient guère plus de 20 pieds en largeur, plusieurs ne mesuraient pas 6 pieds. Au xvie siècle, la ville reçut de nombreuses améliorations. On tenta de paver les rues les plus passagères, d'éclairer les plus achalandées avec des quinquets pendant la nuit. Au xviie siècle, les grandes familles font rebâtir leurs hôtels, mais le tracé des voies publiques ne changea point. Beaucoup étaient sans air, sans lumière et tortueuses. Elles présentaient encore au xviiie siècle, au charroi des cotonnades, les mêmes obstacles qui s'étaient opposés sous Henri II à la circulation des nouveaux carrosses. Si, pour créer des

1. Lepecq : *257*, p. 228 à 230 ; Lebègue : *291*, p. 14 ; A. S. I. : C 325.

2. Rue du Sacre et rue du Moulinet, rue Percière et rue des Hermites, rue Ganterie et rue des Bons-Enfants. Chéruel : *222*, p. 139 ; Delaquerrière : *74*, I, p. 48 ; II, p. 73.

places aux nouveaux arrivants, l'échevinage décide de porter les cimetières dans les faubourgs, il demeure dans l'impossibilité au XVII[e] et au XVIII[e] siècles de trouver dans l'enceinte les espaces libres pour établir les jardins et les promenades nécessaires à l'hygiène publique. La promenade de la Bourse longe la Seine sur la rive droite, le grand cours et l'avenue de Grammont alignent leurs arbres sur la rive gauche, le cours de Paris fut fondé sur les marais du confluent de l'Aubette, le cours du Mont-Riboudet au bas des marécages du Lieu-de-Santé. Rouen avait grand air dans ses abords. Les voyageurs sont unanimes à admirer le panorama que présente la ville du haut de la montagne Sainte-Catherine, mais ils signalent tous, depuis le cardinal d'Aragon au XVI[e] siècle jusqu'à Lecarpentier au commencement du XIX[e], l'impraticabilité des voies publiques à l'intérieur des boulevards. Tous sont également d'accord sur l'importance de la route qui va de la Calende à la porte Cauchoise. Aux environs de cet axe, l'activité rouennaise est portée à son maximum[1].

La route, agent de la fonction commerciale, a créé le centre urbain, autour de la Crosse, à une certaine distance de la rivière. La Seine, cause de l'agglomération, a écarté au début les habitations. Comme Petit-Quevilly, Grand-Quevilly, Saint-Etienne, Sotteville s'étaient garés des inondations en s'établissant sur la terrasse de 10 mètres, semblablement l'enceinte de Rouen tenait ses murs à une certaine distance du fleuve. Encore les rues les plus proches étaient-elles continuellement inondées. Le peuple de marins logé dans la rue des Charrettes vivait dans des conditions d'hygiène très défectueuses. Sur la rive droite, les habitations se tenaient à l'abri des murs et ne cherchaient guère à empiéter sur les quais. Le quartier du

1. Pastor : *304* ; Delaquerrière : *74*. II, p. 64 ; Noël : *235*, p. 188 ; Lecarpentier : *232*, p. 6, 13, 14 ; Young : *320*, I, p. 247, 308, 309, 318 ; Enlart : *77*, p. 11 ; B. mun. : n° 2591, p. 56 ; A. Nat. : Pl. Q[1] 1384.

Mont-Riboudet était complètement désert. Sur la rive gauche, au XVI[e] siècle, les maisons de Saint-Sever étaient si clairsemées qu'elles faisaient partie des paroisses urbaines de la rive droite : Saint-Martin-du-Pont, Saint-Etienne des tonneliers, Saint-Éloi. Bien que la faïence et le coton aient déjà comblé des vides au XVIII[e] siècle, ce faubourg nous apparaît sur le plan de 1817 comme formant une seule rue le long de la route d'Elbeuf. Les prés en bordure de Seine sont déserts à l'exception des chantiers du Claquedent et des bâtiments isolés de la poudrière. Entre les deux rives, l'île Lacroix même est très peu habitée[1].

Mais bientôt, les améliorations du chenal et du pont, la réfection des quais devenus une barrière contre les inondations, la suppression de l'enceinte, l'abandon des halles par les cotonniers furent les causes de la migration de la fonction commerciale et de son établissement, au XIX[e] siècle, le long des rives du fleuve. Si la route crée le centre urbain, elle le déplace et le transforme quand elle se déplace ou se modifie. Dès 1842, l'emplacement choisi pour le pont de pierre, entre les halles et la rue Lafayette, fut l'objet de critiques nombreuses. Ce passage était en dehors de l'activité urbaine; quand il fut achevé, un pont suspendu, puis le pont Boïeldieu furent construits à la place de l'ancien pont de la reine Mathilde, à la place de l'ancien pont de bois, au point de passage des palafittes, à la limite entre la navigation fluviale et la navigation maritime, près de la Bourse et de la Romaine. Plus tard, un pont transbordeur fut établi en face le boulevard Cauchoise pour répondre aux demandes du haut commerce des vins, des bois et des charbons. La ville gagne vers l'ouest non pour des raisons météorologiques, mais pour des raisons économiques. Elle suit le développement de son port, développement possible seulement vers le couchant.

1. De Beaurepaire : *218*, p. 50; Lepecq : *257*, p. 233; Périaux : *238*, p. XXIII; Pl. de Belleforest (1575) et d'Heliot et Boutigny (1817); Profil de Boisseau (1645).

Cette migration de la fonction commerciale est déjà très visible sur le plan de Hubert en 1840[1]. Elle est la conséquence de l'importance nouvelle de la Seine. L'ancien quartier du hallage a perdu son influence dans les transactions. Sous la Restauration, il est devenu un entrepôt forain. Il sert aux expositions des Cauchois, le jour de marché, le vendredi. Par contre, des maisons nouvelles bordent la rive gauche entre le pont de pierre et le transbordeur. Sur la rive droite le faubourg d'Eauplet est créé, celui du Mont-Riboudet se dessine. Rouen paraît descendre sur ses quais. La municipalité en facilite l'accès. Elle améliore la rue Lafayette dans Saint-Sever et de l'autre côté du fleuve les rues Fontenelle, Royale, Armand-Carrel. La rue des Charrettes prolongée par la rue de la Savonnerie reliait toutes ces nouvelles communications à peu de distance de la Seine. Il semble que l'essor de Rouen comme avant-port de Paris ait poussé actuellement la fonction commerciale encore plus à l'ouest. La réunion à la rive des îles Méru, Rollet et du Petit-Gay, l'annexion d'une partie de Petit-Quevilly et de Canteleu, l'établissement des quais Boisguilbert et Gaston-Boulet ont ouvert de nouveaux quartiers au trafic des charbons, des pétroles, des vins et des bois. Les lisières de Rouen et de Déville se confondent. Par le même processus, Saint-Sever tend à rejoindre Petit-Quevilly[2].

La voie ferrée a également laissé des traces importantes dans la constitution du Rouen moderne. A l'origine, la gare de la rue Verte était dans les champs ; la ville est montée vers la gare. Bientôt les communications par les petites rues tortueuses, impraticables, ont été insuffisantes entre le wagon et le cargo : la municipalité fut forcée d'ouvrir la rue Jeanne-d'Arc à travers l'ancien quartier de la Renelle. La rue qui menait à la gare fut

1. Pl. de Hubert (1840).

2. B. de la Serre : 217, p. 603 ; Journ. de Rouen, 2 oct. 1909 ; B. Nat. : Pl DL, 41, 77, 59, 73, 120, 69, 130, 231, 69 ; Ge. DD. 955 ; A. mun. délib. : 13 juill. 1883 ; A. Nat. : Pl. AF^{IX} 1057 : N^{III} 78, 80, 81.

vite très achalandée : le commerce y établit ses agents principaux, la poste, les banques et l'octroi[1]. Sur la rive gauche, la ligne en remblai était une excellente barrière contre les inondations : les deux gares, les ateliers de réparation peuplèrent rapidement les prairies d'alluvionnement, jadis si redoutées des habitants. Bientôt Sotteville et Rouen ne furent qu'une même agglomération.

Au XIX[e] siècle, en même temps que se perfectionnaient les moyens de la circulation, l'activité urbaine s'est déplacée. Au lieu de grouper ses maisons au centre de la cité, comme jadis entre la place de la Calende et la porte Cauchoise, elle s'allonge sur les deux rives du fleuve, elle progresse avec lui vers l'aval. Bientôt de nouveaux bassins décideront de nouveaux quartiers dans les prairies Saint-Gervais, comme les bassins aux bois et aux pétroles ont été la raison des modifications apportées au Claquedent. Vers l'ouest, le plus grand Rouen n'a d'autres limites que son port, le meilleur outil de sa fonction commerciale.

La fonction industrielle. — De même qu'à l'origine de la cité, la fonction agricole et la fonction commerciale se sont longtemps pénétrées, semblablement la fonction industrielle et la fonction commerciale ont été identiques. Au début le fabricant vend lui-même ses produits. La rue des corporations est la prolongation du marché. Elle vit à son contact et par son contact. Mais bientôt, la nécessité des capitaux plus forts pour des affaires plus importantes différencie l'ouvroir de la boutique. La déconcentration économique commande la déconcentration urbaine. Quand la fonction industrielle se spécifie, la ville étend sa base géographique au delà des limites de la fonction commerciale. Les marchands se réservent le centre où la circulation est plus active, les artisans s'écartent à la périphérie de l'enceinte où les terrains, plus

1. B. Nat. : DL 119, 79, 130, 221, 184 ; A. mun. délib. : 31 mai 1842.



A. — L'AUBETTE A ROUEN

Ancien quartier des tanneurs

Au deuxième plan, maison en colombage.



B. — LE ROBEC A ROUEN

(Ancien quartier des teinturiers)

Dans le fond, les clochers de la cathédrale.

vastes et moins chers, sont plus propices à leur industrie.

A ce moment la localisation de la fabrique apparaît comme directement et étroitement liée à la morphologie de la ville ; elle est affectée par ses conditions physiques. Les tanneurs, les maroquiniers, les gantiers s'étaient logés sur la Renelle, à la lisière occidentale de la cité. La toponymie urbaine a gardé le souvenir de ses corporations dans les rues Ganterie, des Tanneurs, des Maroquiniers. Les teinturiers s'étaient établis à l'est, sur le Robec, les foulons sur la même rivière dans les rues Foulerie et Fouleuse. Les penteurs, reitres, purins ou drapiers étendaient leurs chaînes encollées dans les prairies en dehors des murailles. Ils ont fondé les paroisses Saint-Hilaire, Saint-Nicaise, Saint-Gervais. La rue des Penteurs dans Martainville rappelle leur ancienne confrérie [1] (Pl. XIII).

La fonction industrielle demeura cantonnée à la périphérie par la volonté municipale. Le maire, les échevins, les jurats, les capitouls avaient, par lettres royales, haute juridiction sur toutes les manufactures. Au XVe siècle, Charles VI pour repeupler la région prend un édit qui rend l'accès des métiers plus facile : l'échevinage décide de loger les nouveaux habitants à l'intérieur, près des portes de l'enceinte. Au XVIe siècle, les odeurs des tanneries empoisonnent la ville ; l'échevinage transporte cette corporation de la Renelle sur la Basse-Aubette, mais à l'intérieur des murailles. Il fallut un édit royal pour mettre fin aux tracasseries de la municipalité et autoriser l'exode des drapiers vers Darnétal où l'on foulait à l'eau. Pour développer Saint-Sever, Henri IV dut accorder la protection royale à une verrerie et à une compagnie hollandaise pour le tissage des toiles ; encore cette dernière fit-elle faillite [2]. Les règlements corporatifs étaient aussi opposés au développement des faubourgs. La guilde des

1. Ouin-Lacroix : *208*, p. 104, 136 ; Périaux : *237*, p. 181, 438, 517, 519; Dubosc : *76*, p. 3, 5.

2. Levasseur : *203*, II, 482, 483, 531 ; de Beaurepaire : *218*, p. 50 ; A. mun. : cartons, 175, 295 ; A. S. I. : C 154.

tanneurs gardait depuis sa fondation en 1031, avant l'institution de la commune, le droit de surveillance sur les maîtres et compagnons de la ville et de la banlieue. Elle était particulièrement jalouse de ses prérogatives, elle empêchait les tanneurs forains de s'approcher de la cité. Semblablement les toiliers de Déville, Darnétal, Saint-Paul, Grammont, Sotteville, Emendreville, Belbeuf étaient impuissants à se soustraire à l'inspection métropolitaine qui leur interdisait de s'établir dans les faubourgs[1].

Les vieux plans et les anciennes estampes nous ont conservé une fidèle image de la ville réduite au *rundling* de ses murailles. Les vues et pourtraicts du XVIe siècle indiquent à peine les faubourgs. Une maison sur la route de Paris, par la vallée, marque l'emplacement futur d'Eauplet. Au delà des portes Beauvoisine et Saint-Hilaire s'étendent des champs. Dans Bouvreuil et Cauchoise, quelques pauvres chaumières représentent les habitations des maraîchers, Saint-Sever est réduit à quelques tanières de matelots autour de la Barbacane, à quelques demeures de cultivateurs le long de la route d'Elbeuf (Pl. XIV). Il faut remonter au XVIIe siècle pour constater sur le plan de Gomboust un dessin des faubourgs plus précis. Autour de la montagne Sainte-Catherine, les routes de Paris et de Lyons ont attiré quelques maisons; l'espace entre Saint-Hilaire et Darnétal se rétrécit; l'ancien emplacement du pré de la Bataille, le Lieu de santé, le bas des pentes du Mont-aux-Malades sont transformés par les jardins des maraîchers; mais les habitations sont encore rares; quelques demeures de faïenciers s'alignent dans Saint-Sever sur les routes de Sotteville et de Caen. Les plans de de Fer de 1709 et de 1724 ne marquent pas grand changement[2] (Pl. XV).

1. Chéruel: 222, p. 95; Ouin-Lacroix: 208, p. 115.

2. Pl. de Belleforest (1575), de Gomboust (1655), de de Fer (1709, 1724); vues de G. Hoesnagle (1575), de Boisseau (1645), de Chevreau (1700).

Pour la première fois, en 1728, les registres de la capitation indiquent un plus grand nombre de filateurs à Saint-Paul, de faïenciers et de tisserands à Saint-Sever, en totalité 1 195 feux dans les faubourgs contre 15 442 dans la cité. C'est un fait nouveau et uniquement attribuable à la fonction industrielle. Là où elle n'a pas exercé son influence, au nord de Rouen, par exemple, le même accroissement des faubourgs n'existe pas. Le plan de Denos en 1770 ne marque aucune modification sensible des faubourgs Cauchoise, Bouvreuil et Beauvoisine, le plan de la nouvelle route de Neufchâtel, dressé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en 1769 indique seulement 26 maisons dans Bouvreuil, 95 dans Beauvoisine. L'intendant voulut diriger les nouvelles populations vers les faubourgs occidentaux, du côté où les relations avec les manufactures campagnardes étaient les plus fréquentes. Le projet de Thiroux de Crosne avait comme base de joindre par une grande rue la Calende, le Vieux-Marché et la porte Cauchoise. L'hôtel de ville eût été construit au milieu près du Vieux-Marché. En même temps, 3 rues nouvelles partaient du quai d'Harcourt pour aboutir rue du Renard, par où se faisait tout le transit du Caux. C'était un déplacement de la ville nettement orienté à l'ouest, l'aveu que la fonction commerciale n'était plus seule prépondérante dans les destinées urbaines[1] (Pl. XVI).

Malheureusement ce projet dérangeait les maraîchers. Le faubourg Cauchoise fut longtemps encore isolé du centre commerçant. Cependant le moment venait où les privilèges municipaux et corporatifs devaient battre en retraite devant la classe toujours plus active des travailleurs. Malgré les entraves mises à leur liberté, les artisans quittaient l'enceinte pour se répandre dans les faubourgs.

1. B. de la Serre : *59*, p. 60 ; Pl. de Dénos (1770), de Lecarpentier (1758) ; vues de Bacheley (1765, 1768) ; A. S. I. : C 144, 229 ; A. Nat. : F[14] 175 ; Pl. N[m] 83.

Leur départ permet en 1783 l'élargissement du quartier Saint-Gervais, en 1787 celui de Martainville. Dès 1784, le plan des Ponts et Chaussées dessine les axes principaux de Saint-Paul, Saint-Hilaire, Cauchoise et surtout Saint-Sever. Le rundling initial n'est plus isolé[1]. La ville s'annonce avec ses tentacules. Dès la fin du XVIIIe siècle, on peut deviner ce que sera la grosse agglomération du XIXe siècle. Un nouvel agent, le machinisme, devait enfin permettre à la fonction industrielle de créer les faubourgs de Rouen.

Le phénomène des cités monstres, des cités industrielles particulièrement, si fréquent en Angleterre dès le XVIIIe siècle, se produisit en France au XIXe. Il n'est vraiment remarquable à Rouen que vers les années 1850. Jusque-là, la constitution des 5e et 6e cantons, hors les boulevards, est plutôt une mesure administrative que la concrétion de l'expansion urbaine. La fonction industrielle reste localisée dans les vallées avec la machine à eau. La ville est un marché, ce n'est pas encore une fabrique. Entre les recensements de 1806 et de 1826, le centre marchand a augmenté de 23 pour 100, tandis que le cinquième canton sur la rive droite, hors des enceintes, a progressé de 16 pour 100 et Saint-Sever de 6 pour 100 seulement. Les estampes de Rouen du XVIe siècle et de 1830 nous montrent des faubourgs presque identiques. Sans doute, les groupements de cotonniers sont plus denses dans Saint-Sever autour de la route d'Elbeuf, sans doute les encolleurs, les apprêteurs ont transformé le quartier Cauchoise. Les rues Stanislas-Girardin, Rouland, Auber se sont rapidement bâties, celle du Renard s'est agrandie. Mais le coteau Saint-Hilaire est complètement désert ; la future commune de Bihorel n'est représentée que par la ferme des trois grosses pipes et une seule maison bourgeoise ; l'église du Mont-aux-Malades,

1. Pl. des Ponts et Chaussées (1784); pl. routier de Rouen (1792); vues de Cochin (fin du XVIIIe).



PLAN DE ROUEN EN 1575

Dressé par Belleforest.

Levainville. — *Rouen.*

—

Planche XV.

—

PLAN DE ROUEN

EN

1655

—

Dressé
par Jacques Gomboust,
ingénieur du Roi.





LEVAINVILLE. — *Rouen.*

—

PLANCHE XVI.

—

PLAN DE ROUEN

EN

1784

—

Dressé par les Ingénieurs
des
Ponts et Chaussées.

couverte en chaume, reste isolée au milieu des habitations disséminées de ses paroissiens, le quartier Saint-Filleul entre le mont Riboudet et la rue Constantine est désert. Darnétal, Déville sur la rive droite sont séparés de la cité, comme Sotteville et Petit-Quevilly, entourés de leurs champs, en demeurent éloignés sur la rive gauche. La déconcentration atteint seulement les premiers actes du processus. Mais le rapport de la population commerciale à la population industrielle est encore négatif ; les plus importantes des fonctions industrielles ne sont pas encore devenues urbaines[1].

Bientôt les moteurs hydrauliques perdirent leur importance, les vallées cessèrent de concentrer les fabriques cotonnières : le rapprochement se fit entre l'usine et la gare, particulièrement la grande gare de la grande ville. Or, le manque d'air, de lumière, la cherté du sol sont incompatibles au centre de la ville avec le développement de la fonction industrielle. Elle demeure confinée à l'extérieur, aux points extrêmes des faubourgs. Mais d'autre part, corrélativement à cet accroissement des usines, les organes qu'elles impliquent deviennent plus importants. L'industrie, quand elle prend consistance, est un agent de concentration singulièrement puissant. La fabrique ne permet guère à ceux qu'elle emploie de s'éloigner d'elle. Les quartiers ouvriers s'élèvent rapidement dans ses environs immédiats. Les artisans désertent le centre pour s'établir en dehors des boulevards. En 1851, le cinquième canton compte 4 500 cotonniers. Saint-Sever, le sixième, 4034. Cet exode est la raison de plusieurs transformations dans le plan de Rouen. Il permet l'assainissement longtemps attendu du quartier Martainville et l'ouverture de la rue d'Amiens ; il prolonge l'avenue du Mont-Riboudet sans discontinuer jusqu'à Déville ; il oblige la municipalité à ouvrir dans Saint-Sever la rue Lafayette, la

1. B. de la Serre : 217, p. 602, 603 ; A. mun., 15 juillet 1850, 6 mai 1851 ; A. S. I. : M recens[t] ; M statist. agricole, 1853, 1868.

rue Méridienne, la rue Dutronché, l'avenue Grammont ; il force la ville à s'annexer le quartier de Boisguillaume où vivait dans une région indécise toute une population de malandrins. La comparaison du recensement des maisons en 1821 et en 1856 indique brutalement cette migration de la population. Les faubourgs ont augmenté de 72,8 et 75,6 pour 100 tandis que 3 cantons au centre ont progressé de 2,9 à 14,3 pour 100, le quatrième a même diminué de 36,9 pour 100.

TABLEAU MONTRANT L'AUGMENTATION DES MAISONS DANS LES FAUBOURGS

CANTONS	RECENSEMENT DES MAISONS EN			DIFFÉRENCE ENTRE		QUARTIERS
	1821	1856	1906	1821-1856	1856-1906	
				Pour 100	Pour 100	
1	2 341	2 411	1 678	+ 2,9	— 30	Palais de Justice, Vieux Marché, Préfecture.
2	1 726	2 073	1 610	+ 14,3	— 22,9	Saint-Ouen, Lycée, Musée.
3	1 932	2 013	1 376	+ 7,3	— 31,7	Cathédrale, Basse-Vieille-Tour.
4	2 184	1 596	1 137	— 36,9	30,6	Martainville, Saint-Hilaire.
5	2 377	4 363	6 147	+ 75,6	+ 43,2	Rive droite à l'extérieur des boulevards.
6	1 549	2 778	6 697	+ 72,8	+ 194,5	Saint-Sever.
TOTAL.	12 109	15 234	18 645			

La déconcentration s'accentua par la suite. En 1906, les cinquième et sixième cantons comptent ensemble 52 pour 100 de la population rouennaise, tandis que les 4 premiers ont chacun 10 à 12 pour 100. Le nombre total des maisons diminue au centre, il augmente dans les faubourgs : à Saint-Sever cet accroissement est de 194,5 pour 100. Semblablement le nombre des maisons vacantes est de 10 pour 100 dans le premier canton, de 5 pour 100 seulement dans le sixième. Cette progression constante des faubourgs est uniquement attribuable à la fonction industrielle. Certaines rues des cinquième et sixième cantons sont exclusivement ouvrières. On y trouve à peine 15 pour 100 des maisons qui ne soient pas habitées

par des artisans directs du coton ou par les ouvriers des fabrications annexes[1].

Cependant la déconcentration industrielle n'est pas uniforme et égale. Les fabriques manquent dans les quartiers Bouvreuil et Beauvoisine trop en pente pour se prêter au déploiement des nouvelles usines et cependant très peuplés par les rentiers et les employés. La fonction industrielle s'allonge le long de l'Aubette et du Robec jusqu'à Darnétal, le long de la Seine au bas de la côte Sainte-Catherine jusqu'à Eauplet ; elle rejoint Déville et la vallée de la rivière de Clères en contournant le mont Saint-Aignan. Au sud de Saint-Sever, elle est particulièrement dense, elle forme un tout compact avec Petit-Quevilly et Sotteville. Dans le méandre rien n'arrête son extension. La ville prendrait la physionomie d'une étoile dont les rayons divergent suivant des angles inégaux au centre si la fonction commerciale ne venait insensiblement combler les vides et s'établir dans les prés et les prairies, derniers vestiges de la fonction agricole. Les prairies de Grammont et du Claquedent, les jardins maraîchers de Cauchoise disparaissent ainsi insensiblement.

Néanmoins, au commencement du xxe siècle, Rouen est très différenciée en ses différentes parties. Elle est conforme au type des cités modernes très évoluées. La fonction commerciale demeure confinée autour du noyau fondamental, dans le centre historique. La fonction industrielle est répandue dans les faubourgs, elle attire insensiblement les communes suburbaines. Les organes de l'agglomération sont constitués ; ils ont chacun leur rôle propre.

III. — Les organes de Rouen.

Du déplacement constant de la population du centre vers la périphérie résulte une conception nouvelle de

1. Lieudet : 258, p. 52 ; A. S. I. : M recens[t], 1906.

Rouen. Ramassée à l'intérieur de son enceinte, pendant de longs siècles, la ville a vécu sur elle-même. C'était un tout complexe où les différentes fonctions à peine séparées se pénétraient continuellement. Sans doute le commerçant habitait plutôt le centre et le producteur aux abords des murailles, mais l'espace très restreint de la circulation les ramenait constamment en contact. L'immobilité de l'habitat, conséquence des conditions stratégiques, des règlements corporatifs et municipaux, condamnait la métropole à se développer en hauteur. Le centre dominait le cercle des remparts parce qu'à tout moment, il en était assez proche pour embrasser les limites. Rien de tel dans le Rouen moderne.

La cité est encore pendant le jour le cœur de la ville ; mais son rôle a changé. Les grandes firmes des grands marchands se sont éloignées. L'octroi, la poste, la douane, les banques, les bazars, les assurances y représentent les derniers vestiges de la fonction commerciale. Ils se sont groupés autour de la Maison de Ville, de l'hôtel de la Préfecture, du Palais de Justice. Par ailleurs la multiplicité des relations économiques et sociales entretient dans la cité une circulation intense. Aussi tout le petit commerce est-il resté fidèle au centre urbain. Il s'échelonne, comme jadis, autour des axes qui ont fait la fortune de Rouen : la rue Grand-Pont et la rue du Gros-Horloge. Mais, du fait de la centralisation excessive, les terrains y sont très chers. La population s'y répartit en hauteur. Sur l'ensemble de la ville, les quatre premiers cantons contiennent 35 pour 100 des maisons à 3 étages, 69 pour 100 des maisons à 4 étages, 91 pour 100 des maisons à 5 étages. Les places, les jardins sont rares : l'espace leur a été parcimonieusement mesuré. Les rues, à l'exception des artères principales, sont petites, biscornues, mal aérées, mal éclairées[1]. Les arbres n'y poussent pas, les hommes y vivent mal ; ils émigrent la nuit vers des quartiers

1. Pl. de Gogeard ; Carte de Rouen à 1/20000.

plus sains. En dehors de quelques hôtels, bâtis sur les percées nouvellement ouvertes, comme la rue Thiers et la rue Jeanne-d'Arc, les grands négociants, les rentiers, les gens de robe, les fonctionnaires habitent à l'extérieur des boulevards, sur les premières pentes de Bouvreuil et de Beauvoisine. Mais de même que le téléphone a permis au patron de se loger loin de son comptoir le tramway a étendu l'habitat de l'employé, vers Bihorel, Boisguillaume, le Mont-aux-Malades, hors de la cité où il travaille le jour. La cité se vide le soir venu. Elle ne contient guère que les tenanciers des petits métiers, incapables d'abandonner leur boutique. La circulation est active seulement autour des établissements de nuit, encore n'est-elle entretenue en grande partie que par la population flottante. La cité de Rouen est devenue une city.

Autour de la cité, les différentes fonctions de la ville s'enroulent comme des anneaux. C'est d'abord la zone du grand commerce et des grands entrepôts qui commence aux grands boulevards ; les docks, les hangars des charbons, des pétroles, des bois et des vins sur les rives du fleuve ; les magasins, les gares, les réserves du tissage dans la rue Cauchoise ; les dépôts de matériaux de construction dans l'île Lacroix ; les chantiers de démolition, vieux fers et vieux bois dans Saint-Sever, autour de la rue Lafayette. Au contact des grandes avenues établies sur les anciens remparts, ces quartiers contiennent quelques maisons à plusieurs étages avec des cours importantes où peuvent s'entasser les marchandises. Mais bientôt commencent les habitations à deux ou trois étages ; entourées d'un jardin, elles dénotent une certaine aisance. Les rues sont droites, bien alignées ; elles sont tracées suivant les perpendiculaires ou les parallèles aux grandes routes de Paris, de Beauvais, du Havre et d'Elbeuf qui longtemps ont été les seules communications de ces peuplements. Toutes ces dispositions indiquent une agglomération beaucoup plus récente que la cité.

DÉNOMBREMENT DES MAISONS PAR QUANTITÉ D'ÉTAGES DANS CHAQUE CANTON[1]

CANTONS	REZ-DE-CHAUSSÉE	DEUX ÉTAGES	TROIS ÉTAGES	QUATRE ÉTAGES	AU-DESSUS DE QUATRE ÉTAGES	TOTAL
1er	3	73	539	855	442	1 912
2e	»	117	648	753	140	1 658
3e	6	68	293	627	501	1 495
4e	34	142	435	448	114	1 173
5e	416	1 643	2 000	832	69	4 960
6e	100	1 020	1 487	361	45	3 013
TOTAUX.	559	3 063	5 402	3 876	1 311	14 211

Le deuxième anneau est généralement constitué par la grande industrie. Sans doute la démarcation n'est pas aussi nette entre cette zone et la précédente qu'entre le premier anneau et la cité. L'ancienneté du centre urbain lui a imprimé au cours de son évolution historique un cachet très particulier qui fait défaut aux quartiers plus jeunes des faubourgs. Au point de rencontre des deux anneaux, les fonctions commerciales et industrielles s'enchevêtrent parfois. Les tramways ont installé leurs hangars à l'extrémité de la deuxième zone pour trouver les espaces indispensables à leurs remises, les usines d'éclairage sont demeurées dans la première pour éviter les frais de branchement ; quelques fabriques sont restées au contact de la cité pour utiliser les vieilles manufactures du XVIIIe siècle. Cependant la différence est assez nette entre le premier et le deuxième anneau. Elle est bien marquée par les places vides, de niveau variable suivant les remblais dont elles sont chargées. Les constructions sont presque toutes récentes. Leur ensemble est fort disparate. Les grandes et larges bâtisses vitrées des usines voisinent avec les maisons trapues des cités ouvrières, uniformément bâties de tuile et de brique, étroitement

1. B. S. indu.: 1890, p. 350.

serrées les unes contre les autres. Un plan de la ville marquerait qu'on a été aussi prodigue d'espace pour les premières qu'avare de terrain pour les secondes. Néanmoins les habitations sont peu élevées. Cette zone contient, sur l'ensemble de la ville, 87 pour 100 des maisons à 2 étages, 90 pour 100 des maisons à un étage. Elles se pressent le long des axes de la circulation principale, elles s'échelonnent et se disséminent loin de la fonction industrielle. Plusieurs voies de communication n'ont de la ville que le pavage, les trottoirs et l'éclairage ; elles semblent appeler les futures fabriques qui leur donneront la vie. Par les grandes rues de ces faubourgs, Rouen entre en contact intime avec les communes suburbaines. Ces agents ont permis à la ville croissante d'attirer les forces éparses et de transformer une multiplicité d'établissements en une véritable agglomération. Par les rues, Saint-Sever forme un tout compact avec Petit-Quevilly et Sotteville, Martainville avec Eauplet, Saint-Hilaire avec Darnétal, Cauchoise avec Déville, Maromme et toute la vallée de la rivière de Clères. Entre tous ces peuplements il n'existe guère de différence. La ville s'en sépare par les barrières souvent très fragiles de son octroi.

A l'extérieur du deuxième anneau commence une troisième zone. Parfois elle est en contact immédiat avec la ville comme à Saint-Sever ; souvent elle débute aux limites des communes suburbaines les plus rapprochées de la ville. Cette zone se distingue de la précédente parce qu'elle met en œuvre les produits du sous-sol utiles à la construction : tuileries et briqueteries de Bonsecours, de Bihorel et du Mont Saint-Aignan, carrières des Bruyères et de Sotteville, sablières de Quatremare ; parce qu'elle sert de dépotoir aux détritus urbains : usine à poudrette du rond-point Sainte-Lucie ; parce qu'elle est le terrain préféré des maraîchers et des fleuristes : cultures de la vallée de l'Aubette et des pentes du Mont-aux-Malades. Elle vit des besoins immédiats de l'agglomération. Par ailleurs, le prix peu élevé du sol a engagé des groupements à s'y

constituer alors que des places entières restent dépourvues d'habitation dans le deuxième anneau, plus proche de la cité. La pénétration extrême des tramways suffit le plus souvent pour expliquer cette anomalie. Ce processus de l'émigration urbaine vers la banlieue est particulièrement visible au sud de Saint-Sever, à l'est d'Eauplet, à l'est de l'octroi sur la route de Lyons-la-Forêt et dans le prolongement occidental de la rue du Renard. Enfin cette zone est encore caractérisée par des maisons isolées au milieu des champs, quelquefois à moitié terminées, avec de nombreuses ouvertures. Leur nombre est assez restreint pour que les plans de la ville les indiquent par des signes particuliers au lieu de les marquer par le grisé habituel aux quartiers urbains. La spéculation a déjà alloti les terrains environnants. Elle a désigné les rues sans les tracer. La plupart d'entre elles sont de simples sentiers qui, par les champs, mènent à la route. Ce sont les déserts de la ville.

Toute agglomération, « en s'étendant, voit se transformer, par là même, sa structure interne. A mesure qu'elle devient plus vaste, les divisions s'y créent, les centres secondaires s'y forment dont l'autonomie va grandissant : le centre est de moins en moins capable de dominer un cercle dont il cesse d'embrasser les limites[1]. » La ville n'est plus que le noyau de populations agglomérées sur une surface plus ou moins étendue. Son rôle social et son rôle économique ont changé.

Son site même s'est transformé. Des remblais ont donné au sol une hauteur artificielle. Ces apports atteignent environ 6 mètres dans la cité ; ils dépassent 5 mètres dans Saint-Sever, 6 mètres dans le quartier du Mont-Riboudet. Les marais ont été desséchés. Le Malpalu et le Lieu de Santé sont devenus des places habitables. Les rivières ont été couvertes. La Renelle n'est plus qu'un

1. Maunier: ouv. cité, p. 98, 107.

égout. Le Robec et l'Aubette, dans la plus grande partie de leur course urbaine, coulent en souterrain. Les ruisseaux « très profonds, très dangereux et très fétides » qui traversaient les prairies de Saint-Sever ont été dirigés sur le fleuve par un système de canalisation. La Seine, elle-même, corsetée entre les murs de ses quais a diminué de volume en augmentant de vitesse. La topographie initiale a été bouleversée. Dans la ville civilisée il faut grande attention pour reconnaître les conditions fondamentales du site : le faîte du sol qui, entre deux marais, conduisait à la position extrême où il était encore facile de traverser le fleuve.

CHAPITRE XII

LA POPULATION

I. Les conditions démographiques. *La natalité. La mortalité.* — II. Les éléments de la population. *L'immigration. L'émigration.* — III. Les variations de la densité.

M. P. Vidal de la Blache a excellemment montré comment les recensements et les statistiques du XIX[e] siècle nous ont révélé des phénomènes démographiques dont l'importance fût restée autrement inconnue[1]. Communément la puissance et l'importance des villes, soit relativement entre elles, soit pour chacune à divers moments dans le temps, sont jugées par le chiffre et la densité de population. Cependant cette discipline n'est pas sans inconvénient. Elle donne des résultats insuffisants et inexacts si on limite l'agglomération urbaine à la ceinture de ses octrois. Ainsi le Havre compte 132 667 habitants et Rouen 122 420 si l'on prend la seule surface communale. Mais si l'on ajoute les parties extrêmes de l'agglomération, les communes suburbaines qui vivent de la vie de la grande ville, le Havre avec Graville, Sanvic, Sainte-Adresse et Bléville atteint 161 116 et Rouen, avec Déville, Maromme, le Mont-Saint-Aignan, Petit et Grand-Quevilly, Darnétal, Saint-Étienne, Sotteville, Bihorel terminus des tramways de pénétration, Rouen compte 183 066[2]. Les proportions sont renversées. Semblable-

1. Vidal de la Blache : La géographie politique. A. G., t. VII, p. 105.
2. M. de l'Intérieur.

ment cette méthode exige d'être maniée avec d'autant plus de prudence que l'on s'éloigne dans le passé. Les chiffres vrais y font défaut, et l'on a peu de chance d'en obtenir des résultats positifs.

Quoi qu'il en soit, la densité de population, considérée comme étalon de la valeur des villes, a le grand avantage de résumer les faits de géographie humaine, exposés isolément dans les chapitres précédents. Dans l'étude des grandes agglomérations, elle demeure le dernier mot de toute investigation sociale et politique. Mais avant de dresser le schéma de ses variations, il importe de considérer séparément les déterminantes de son tracé : les conditions démographiques de la cité et les éléments de sa population.

I. — Les conditions démographiques.

La natalité. — Jusqu'aux premiers recensements du XIX[e] siècle, il est extrêmement difficile d'apprécier les variations de la population rouennaise. Même à une époque assez proche de nous, au XVIII[e] siècle, l'incertitude où nous sommes de la valeur des feux, l'ignorance des références d'où sont tirées les statistiques, toutes ces imprécisions rendent très précaires l'emploi et la comparaison des chiffres qui nous sont parvenus. Les pouillés, les états généraux des feux, les capitations, les informations relatives aux cures, les rôles de la débite et les rôles de fouage sont les seules pièces d'archives assez complètes pour étayer la discussion. Malheureusement, les conclusions doivent être acceptées avec la plus grande prudence.

Les invasions, les guerres, les épidémies nombreuses, les famines répétées, les misères physiques et morales ont été les causes de la faible fécondité des mariages dans la généralité de Rouen. Les calculs de Messance en 1761 évaluent que 25 habitants donnent une naissance, année

commune, dans la généralité d'Auvergne; dans celle de Lyon, la proportion est de 24 pour 1 ; dans celle de Rouen, elle est de 27,5 pour 1. Une opération analogue montrait que les familles de plus de 6 enfants étaient aux autres comme 1 à 31 en Normandie et comme 1 à 21 dans le Lyonnais et en Auvergne. Dans la ville même, la population étouffée dans ses enceintes voyait sa natalité décroître au-dessous de la moyenne du plat pays. L'importance géographique de l'espace était encore plus indiscutable à Rouen que dans les autres cités. De 1752 à 1761, le chiffre des naissances par mariage fut inférieur à celui de Lyon : 3,2 contre 4,02[1].

La plus forte natalité s'observait dans les paroisses les plus pauvres. Saint-Maclou et Saint-Vivien, peuplés d'artisans, contribuaient plus à l'augmentation de la ville que Saint-Godard ou Saint-Amand, quartiers commerçants ou nobles. Par ailleurs, l'influence de la manufacture se fait vivement sentir dans les deux décades étudiées par Messance, à la fin du XVII[e] siècle et au milieu du XVIII[e]. Au centre de Rouen, quartier de la classe aisée, la natalité diminue : dans Saint-Godard de 33 pour 100, dans Saint-Pierre-du-Châtel de 40 pour 100, dans Saint-Amand de 50 pour 100 ; mais elle augmente dans les faubourgs où les salaires plus forts introduisent un bien-être plus grand : dans Saint-Nicaise, elle s'accroît de 28 pour 100, dans Saint-Paul de 33 pour 100, et surtout dans Saint-Sever, assourdi du bruit des nouveaux métiers, de 44 pour 100. Les excédents des quartiers populeux et ouvriers comblent les déficits des quartiers riches ; mais en fin de compte, le taux de la natalité, en croissance très minime dans la généralité, n'augmente pas dans la ville elle-même. En rapprochant un dénombrement par feux daté de 1791 d'un état analogue dressé en 1770, M. de Beaurepaire est arrivé aux mêmes résultats. Le chiffre de 39 naissances pour 1 000 donné par la sta-

1. Messance : *262*, p. 114, 115, 129, 146.

tistique de 1790 peut être pris, sans grande erreur, pour la moyenne annuelle du XVIII[e] siècle. Elle devait rapidement tomber à 28 pour 1 000 avec les troubles et les guerres des premières périodes révolutionnaires[1].

Pendant les deux premiers tiers du XIX[e] siècle, la natalité de Rouen est directement fonction de l'industrie cotonnière. Elle suit exactement les variations de sa prospérité. La proportion pour 1 000 monte rapidement avec les années heureuses ; elle atteint 31 en 1821, 35 en 1831. Le retour des conscrits eut sur les naissances une influence moindre que l'augmentation des salaires. Les cantons agricoles de l'arrondissement accusent des chiffres très inférieurs : 22 naissances pour 1 000 à Buchy, 25 à Clères, 26 à Boos. A la même époque, les cantons industriels marquent des maxima : 34 à Maromme, 38 à Rouen, 41 à Elbeuf. Pour les mêmes raisons, la crise des années 1860 fut suivie par une décroissance de la natalité. La moyenne tomba en 1861, au chef-lieu du département, à 26 pour 1 000[2].

Elle se releva et atteignit 29 pour 1 000 après la guerre de 1870 pour retomber à 24 en 1891, à 22 en 1906. L'activité industrielle, cause de l'augmentation des naissances dans la période précédente, est maintenant la raison de leur diminution. La grande concentration des familles d'artisans sur un espace relativement restreint augmenta rapidement le coût de l'existence en même temps que la recherche de la main-d'œuvre féminine distrayait la femme de son rôle de mère. L'équilibre social et économique de la famille était par trop instable pour être favorable à une procréation répétée. Si le nombre des familles de 7 enfants est légèrement supérieur dans la Seine-Inférieure à la moyenne française, c'est en partie aux grands plateaux agricoles du Caux et du Vexin qu'est

1. De Beaurepaire : *247*, p. 380 ; Messance : *262*, p. 74, 140 ; Sion : *310*, p. 289, 290 ; A. S. I. : M Recensement, 1790.

2. A. S. I. : M statist. générale, 1820, 1840 ; M mouv. popul., 1821, 1861, 1872.

due cette supériorité. La nécessité de trouver une main-d'œuvre facile à recruter et à bon compte incite le fermier à avoir de nombreux enfants. Dans l'arrondissement de Rouen, plus on s'éloigne des centres industriels, plus on se rapproche des communes agricoles, plus le nombre des naissances augmente. Actuellement, la conception est en raison inverse de la densité des usines[1].

A Rouen même, l'effectif de la famille (3.59) est inférieur à celui de la France (3.79), à celui du département (3,68). En 1886, sur 35 841 ménages habitant la ville, 9 992 étaient composés d'une personne, 8 724 de 2, 6 459 de 3, 4 198 de 4, 2 478 de 5, 3 990 de 6 et au-dessus. Les paysans des plateaux, descendus dans la vallée pour y devenir ouvriers, ont élevé la moyenne. Les recenseurs inscrivent les familles les plus nombreuses dans les quartiers peuplés de cotonniers, dans le cinquième canton, au voisinage des vallées de Darnétal et de Maromme, dans le sixième, à Saint-Sever, à proximité des grandes usines de la rue d'Elbeuf, près des grandes fabriques de Sotteville et de Quevilly. Mais vienne la prospérité, les enfants de la première souche modèrent leur procréation. En s'embourgeoisant, ils sont moins prolifiques. Si la fortune persévère dans la même maison, la troisième génération aura le souci de diminuer le nombre de ses héritiers pour leur acheter une charge de judicature ou leur permettre une carrière libérale. La famille s'éteindra rapidement, car si la natalité est faible, la mortalité est très forte[2].

La mortalité. — Nous avons tenté ailleurs de démontrer comment les conditions géographiques du site étaient pernicieuses pour la santé des habitants. Les maladies épidémiques trouvaient à Rouen un champ d'action très favorable à leur développement. La famine était un

1. Sion : *310*, p. 438 ; Turquan : *273*, p. 99 ; A. S. I. : M statist., 1886.
2. B. S. indus. : 1890, p. 350 ; A. S. I. : M mouv. popul., 1906.

allié important pour leur œuvre dévastatrice. Les maladies vermineuses, la suette, le paludisme, entretenus par les eaux croupissantes sur une voirie imparfaite aussi bien que par les marais environnant la ville, emportaient, chaque année, de nombreuses victimes[1]. Mais aucune de ces affections ne possédait, comme la lèpre et la peste, les caractères d'un fléau.

La lèpre fut de bonne heure à l'état endémique. Elle nécessita l'établissement de nombreuses léproseries et maladreries. Henry II, roi d'Angleterre et duc de Normandie, en fit construire plusieurs autour de Rouen. Les défrichements et les dessèchements entrepris par les religieux du moyen âge eurent raison de la contagion. Les établissements isolateurs furent désaffectés et réunis aux hôpitaux sous Louis XIV[2]. La peste, amenée le plus souvent par les laines étrangères, persista plus longtemps. Elle était plus terrible : Chéruel évalue à 100 000 le nombre de ses victimes dans le duché en 1348-1349 : la ville seule avait perdu le tiers de sa population. Le XVIe siècle fut particulièrement marqué par ses ravages. Malgré les prescriptions du Parlement et de l'échevinage, 50 000 personnes périrent en 1521. En 1522, sur une totalité de 15 000 habitants, la paroisse de Saint-Maclou comptait seulement 40 communiants chaque dimanche[3]. Aggravée par les disettes, la peste fit encore de nombreuses victimes au XVIIe siècle. En 1620, 400 maisons furent croisées : en 1622, 500 immeubles étaient contaminés ; leur nombre augmenta de 150 l'année suivante ; 348 malades avaient succombé à l'hôpital. Elle réapparut en 1637, en 1649, en 1668, apportée cette fois par les laines de Picardie. Les Rouennais apeurés émigrèrent vers le plat pays. Ce furent ses derniers ravages. Soit que les

1. A. S. I. : C 1252.

2. Lechaudey d'Anisy : *256* ; Renoult : *270*, p. 108 ; Lormier : *261*, p. 11 ; Chéruel : Mém. S. Antiq. Norm., XVIII, p. 33.

3. Frère : *228*, p. XXIII ; Boucher : *251*, p. 179 ; Adeline : *245*, p. 8 ; Fouquet : *227*, I, p. 316.

conditions hygiéniques de l'habitat fussent meilleures, soit que le débarquement des laines fût l'objet de mesures sanitaires, soit que l'ouvrier mieux nourri grâce aux salaires plus forts et au blé moins cher présentât plus de résistance au fléau, la peste disparut entièrement au XVIIIe siècle. Le collège des médecins, consulté en 1721 par la Chambre de commerce, fut d'avis de laisser entrer librement les personnes provenant de l'Europe méridionale[1].

« Les morts de 1690 à 1700, remarque Messance, sont supérieurs à ceux de 1752-1762 de 5007 (dans la généralité) ; d'où il résulte que 10 années de 1752 à 1762 ont été moins mortelles d'environ un cinquième que celles de 1690 à 1700, ce que l'on doit attribuer aux maladies épidémiques de 1693 à 1694. » Les quartiers les plus populeux accusaient une diminution sensible de la mortalité ; Saint-Maclou de 20 pour 100, Saint-Vivien et Sainte-Croix-des-Pelletiers de 25 pour 100. Dans le milieu du XVIIIe siècle, la population urbaine progressait, même sans l'apport d'éléments étrangers ; les naissances surpassaient les décès : l'accroissement fut à Rouen en 10 ans de 404 unités. En compulsant les archives de l'intendance, M. de Beaurepaire est arrivé aux mêmes résultats. En 1790, il naissait un enfant pour 25,7 habitants, il mourait une personne sur 30 habitants[2].

Un médecin de cette époque, Lepecq de la Cloture, a étudié la salubrité relative des quartiers de Rouen. Martainville est le plus malsain, principalement autour de Saint-Paul, de Saint-Maclou et dans la partie basse de Saint-Vivien ; un marais retient l'eau pendant l'hiver, et l'action des vents bienfaisants de la vallée de Darnétal se trouve contrariée par la montagne Sainte-Catherine et

1. De Beaurepaire : *250*, p. 179, 185 ; Frère : *228*, p. XXIV ; État des maisons : *254* ; Leudet : *258*, p. 53 ; Messance : *262*, p. 307, 324, 325 ; A. Nat. : H 1588[11].

2. Messance : *262*, p. 100, 101 ; Sion : *310*, p. 289 ; de Beaurepaire : *247*, p. 390 ; A. S. I. : C 114, 115 ; M mouv. popul., 1790.

les plantations du cours Dauphin. Sous ce rapport la paroisse Saint-Hilaire est mieux située. Dans cette partie de la cité, les habitants entassés dans des taudis humides sont soutenus à défaut de nourriture par de l'eau-de-vie ; ils sont sujets à toutes les épidémies. Après Martainville, la basse ville, le long du port, souvent inondée, presque toujours recouverte de boues et d'immondices, est le quartier le plus mauvais. Les marins et débardeurs reçoivent des salaires insuffisants, essentiellement variables par suite des inondations ou du gel. Leur alimentation est plus que médiocre, mais leur vie au grand air leur permet de mieux résister. La partie de Cauchoise soumise au brouillard, mais éclairée le soir par le soleil, est plus favorable. La population travailleuse des maraîchers et des jardiniers y vit mieux. Enfin le quartier Beauvoisine, sur l'axe de relèvement qui conduit au port, ne devrait jamais contenir de malades si ses riches habitants ne se laissaient entraîner par le luxe de la table et surveillaient de plus près leur hygiène [1].

Les bienfaits d'une voirie mieux comprise, l'assainissement des quartiers populeux, l'accroissement des faubourgs, surtout l'essor prodigieux de l'industrie cotonnière sous la Restauration et la Monarchie de juillet, toutes ces causes diminuèrent considérablement le taux de la mortalité pendant les deux premiers tiers du XIX[e] siècle. L'influence régénératrice de la manufacture est un phénomène général dans tout l'arrondissement et très remarqué par les maires à l'occasion du recensement de 1826. Les communes des plateaux perdent les artisans à domicile et accusent un taux plus élevé des décès ; les communes de la vallée condensent la main-d'œuvre et marquent une vitalité plus grande. Rouen très agitée par la filature et le tissage ne fait pas exception ; sa population s'augmente annuellement par suite de l'excès des naissances sur les décès. Mais plus que toute autre commune

1. Lepecq : 257, p. 228, 268.

elle devait subir les contre-coups de la crise de 1860. Dans le langage des ouvriers, un kilogramme de calicot représente 6 livres de pain, un kilogramme d'indienne 11 livres, un kilogramme de rouennerie 26 livres. Or dans les six premiers mois qui suivirent les traités, l'Angleterre importa 646 000 kilogrammes de calicot et 97 900 kilogrammes de tissus teints ou imprimés représentant une valeur de 6 millions de kilogrammes de pain. Les décès redevinrent rapidement supérieurs aux naissances. Pendant 20 ans, de 1861 à 1881, le taux de la mortalité fut de 24,29 pour 1 000 à Paris et de 32,74 à Rouen [1].

Actuellement, et pour les mêmes raisons, l'activité industrielle cause de la diminution de la natalité dans l'agglomération est aussi la raison de l'augmentation de la mortalité. Elbeuf, Darnétal, Sotteville, Boos, Rouen, cantons ouvriers, accusent un déficit des naissances par rapport aux décès ; Pavilly, Clères, contrées agricoles proches du Caux, Buchy dans le voisinage du Vexin marquent au contraire un excédent. Au centre urbain, dans les agglomérations ouvrières, la mortalité a atteint des proportions effrayantes : 230 pour 1 000 rue Préaux, 670 rue Martainville, 800 rue de l'Eau-de-Robec. Le quatrième canton près de Martainville est le plus malsain. Saint-Sever vient ensuite. Le plus résistant aux maladies est le premier canton, au milieu de la ville ; c'est l'habitat du commerce [2].

Rouen est donc certainement une des villes de France où la mortalité est la plus forte. Si les maladies du moyen âge et du XVIIIe siècle ont disparu, d'autres sont venues dont les ravages sont peut-être plus terribles encore.

Le choléra de 1832, celui de 1849 ont laissé dans la région de cruels souvenirs. Les maisons ouvrières de Déville, de Maromme, de Bondeville, les quartiers popu-

1. Sion : *310*, p. 463 ; Spalikowski : *272*, p. 46, 54 ; Augé : *216*, p. 377, 406 ; Cordier : *188*, p. 47 ; A. S. I. : M mouv. popul., 1826.

2. Griveaud : *255*, p. 95, 98 ; B. S. indus. : 1886, p. 590 ; 1890, p. 324.

leux de Rouen comptèrent de nombreuses victimes. Les eaux croupissantes ou courantes étaient un véhicule excellent pour le bacille. L'épidémie cholérique et typhique de 1892 a démontré la morbidité des communes en bordure de la Seine, de la rivière de Clères, de la Sainte-Austreberthe ; les maisons riveraines étaient le plus sérieusement contaminées[1]. Heureusement, ce sont là des cas isolés ; mais d'autres affections sont plus dangereuses pour la santé de Rouen. La mortalité infantile et la phtisie sont cause de pertes beaucoup plus nombreuses. Sur 3 214 décès déclarés en 1909 on a compté 582 cas de mortalité infantile et 573 cas de tuberculose. Il est vrai que dans toute la Haute-Normandie « de nombreux enfants périssent dans la première année par suite de fâcheuses hérédités ou parce que des soins intelligents leur ont manqué », mais la proportion est vraiment extraordinaire dans l'agglomération rouennaise. Sur 5 enfants qui naissent à Rouen, 2 succombent avant leur troisième année. Dans la statistique de ses décès Lyon attribue 20 pour 100 à la mortalité infantile, Rouen 39,29 pour 100[2]. La phtisie est aussi terrible. Elle s'attaque surtout aux artisans. On peut lui imputer 33 pour 100 des décès dans la classe pauvre et 3 pour 100 seulement dans la classe aisée. Dans le quartier Saint-Hilaire, cette affection retient 3 pour 100 des morts et 0,16 pour 100 dans la rue Jeanne-d'Arc. Rouen est pour l'importance de la phtisie la huitième ville d'Europe, la quatrième de France. Sans doute la poussière du coton prédispose à cette maladie, détermine son développement et accélère sa terminaison fatale ; mais le plus souvent les organes de l'artisan, imbibés d'alcool, n'offrent aucune résistance au mal qui les frappe[3].

« L'ivrognerie est tellement leur vice, écrivait Villermé

1. Vingtrimer : *275*, p. 4, 44 ; Leudet : *258*, p. 54 ; Sion : *310*, p. 338 ; A. S. I. : M mouv. popul., 1832, 1849.

2. Cerné : *252*, p. 283 ; Griveaud : *255*, p. 95 ; Panel : *268*, p. 234 ; Sion : *310*, p. 438.

3. Villermé : *214*, II, p. 211 ; Panel : *268*, p. 269, 314.

dès 1837, que j'en ai vu au plus fort de la crise cotonnière, alors qu'ils avaient à peine de quoi manger, ivres dans les guinguettes où ils entraient avec leurs femmes et leurs enfants. » Dans certaines rues, il n'est pas rare de compter un débit pour deux maisons. Dans cette partie de la ville, il n'est pas un épicier, un marchand de légumes qui ne vende à boire. Les femmes sont leurs meilleurs et leurs plus fidèles clients. En 1890, la ville de Rouen consommait 17 litres d'alcool par personne, celle de Sotteville 18, le village de Petit-Quevilly 22, le maximum de la France, peut-être du monde entier. Si l'on admet que les femmes et les enfants boivent de moins fortes quantités, on peut évaluer que plus de la moitié des hommes consomme 100 litres par tête [1].

Mortalité infantile, phtisie, alcoolisme, voilà plus de raisons qu'il n'est nécessaire pour expliquer les conditions démographiques très défectueuses de la métropole normande. Chaque année enregistre un nouvel excédent des décès sur les naissances. De 1876 à 1906, la ville a perdu de ce fait 20015 unités. La population était en 1876 de 104902 habitants. Elle serait descendue à 84991 en 1906, si elle était restée soumise à ses seules forces. Or le recensement indique 118459 habitants. La différence, 33468, représente l'apport des éléments étrangers (fig. 21).

II. — Les éléments de la population.

L'immigration. — « L'haleine de l'homme, a écrit Rousseau, est mortelle à ses semblables, cela n'est pas moins vrai au propre qu'au figuré. Les villes sont le gouffre de l'espèce humaine. Au bout de quelques générations, les races périssent ou dégénèrent : il faut les renou-

1. Villermé : *214*, I, p. 162 ; Panel : *268*, p. 294.

veler et c'est toujours la campagne qui fournit à ce renouvellement[1]. »

Rouen n'a pas échappé à cette loi générale. Les immigrations du plat pays ont été de tout temps des apports importants pour la population rouennaise. Elles ont comblé les trous creusés dans ses rangs par une mortalité toujours très active (fig. 21). Les éléments d'origine rurale

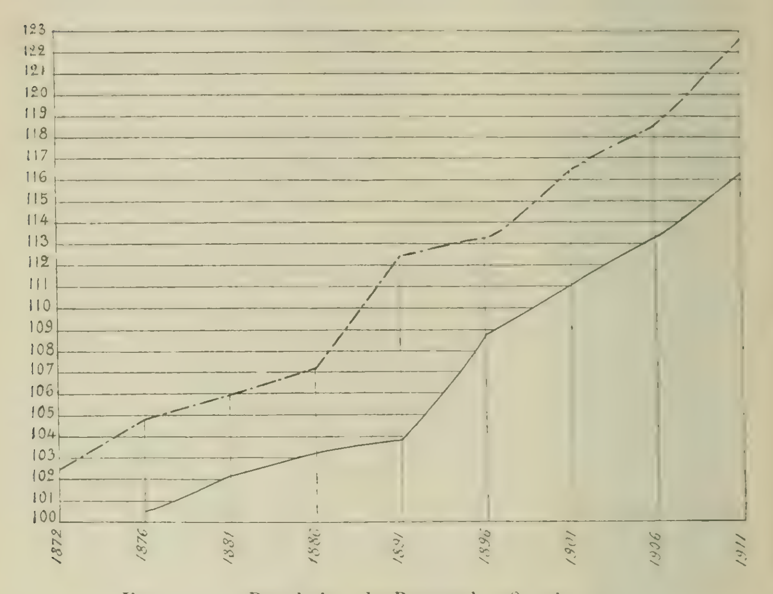


Fig. 21. — Population de Rouen de 1872 à 1911.
(Le trait inférieur marque, à chaque période quinquennale, la population urbaine réduite à ses seules forces. Le trait supérieur indique la population réelle.)

apparaissent très tôt dans la cité avec les invasions et les guerres. Les forains fuyaient leurs champs dévastés pour se mettre sous la protection des enceintes urbaines. On sait comment le démantèlement de Louviers et de Pont-de-l'Arche fut la cause d'un afflux d'habitants nouveaux dans Martainville ; l'échevinage fut forcé d'enclore ce faubourg dans ses murs. Sans doute, par la suite, la paix

1. J.-J. Rousseau : Émile, Livre I, p. 36.

reconquise, les progrès de la technique agricole, le défrichement des landes, le déboisement des forêts, le bien-être et la tranquillité qui régnaient au village par rapport aux tracasseries administratives et corporatives de la cité, l'état sanitaire bien supérieur des campagnes, la vie plus aisée, toutes ces conditions éloignèrent les paysans des agglomérations. Mais ils ne pouvaient échapper complètement aux sollicitations du centre urbain. Dans une région d'activité commerciale, telle que la Haute-Normandie, une grande place de vente, très achalandée grâce à son pont, conservait même pour des ruraux une force d'attraction insurmontable. Sans doute, les migrations vers les marchés bi-hebdomadaires, vers les foires saisonnières étaient temporaires au début, mais beaucoup devinrent définitives. Tout le petit commerce, celui des vivres principalement, recrutait son personnel parmi les populations des plateaux voisins[1].

L'industrie cotonnière précipita au XVIIIe siècle l'émigration des campagnes au profit des agglomérations urbaines. Voltaire en fut frappé. M. de Beaurepaire, dans son étude très documentée sur la population du diocèse de Rouen, a mis ce phénomène en évidence. Si de 1708 à 1758 les nombres des feux, bases de l'impôt, varient très peu, il y eut de grandes mutations de 1770 à 1789. On constate une diminution importante dans les paroisses purement agricoles, dans l'élection de Neufchâtel, dans l'élection d'Arques, dans les doyennés du Caux. Faute de chalands, les marchés d'Ourville et de Cany fermaient. Les nombreux départs des domestiques de ferme pour Paris sont insuffisants pour expliquer ces déficits. Par contre 79 paroisses industrielles du district de Rouen comptées pour 11 185 feux en 1770 en accusent 15 099 en 1791, différence trop notable pour qu'on puisse l'attribuer simplement à la suppression de la classe privilé-

1. Augé : *216*, p. 104 ; Chéruel : *222*, p. 225 ; Frère : *228*, p. 38 ; de Beaurepaire : *249*, p. 226.

giée. La concentration des paysans autour des mécaniques importées par l'agglomération urbaine est le fait démographique le plus saillant à la fin de l'ancien régime. Autour de Rouen même, Gouy, Mauny, Montmain, Moulineaux, Roncherolles-sur-Vivier, Saint-Aubin-la-Campagne demeurés fidèles au ménage des champs voient diminuer leur population, tandis que Cailly, Canteleu, Déville, Grand et Petit-Quevilly, Grand et Petit-Couronne, Maromme, Mesnil-Esnard, Saint-Étienne-du-Rouvray, Sotteville reçoivent un surcroît d'effectif. Leurs maisons s'emplissent d'une population ouvrière nouvelle et nombreuse, venue des plateaux[1].

L'immigration régionale devait encore s'accentuer au XIX[e] siècle. M. Sion a dégagé les causes de l'exode rural. L'irrégularité des conditions du travail, la disparition de l'industrie à domicile, l'augmentation des impôts sur les terres, la modicité des salaires, l'introduction du machinisme agricole, surtout la demande constante de la main-d'œuvre dans les usines, toutes ces considérations économiques ont augmenté, dans la Seine-Inférieure, l'émigration des campagnes. La densité de population a d'abord décru sur les terres où l'argile à silex affleure et où les bois sont plus touffus ; aussi est-elle très faible dans la partie rurale de l'arrondissement de Rouen. Au delà de cette grande banlieue, d'où les ouvriers viennent chaque jour travailler dans les usines, s'étend une zone relativement déserte où beaucoup de villages n'ont pas plus de 200 habitants. En 70 ans, de 1836 à 1906, le canton de Boos a perdu 1 200 âmes, ceux de Buchy, de Clères, de Duclair, 1 500 chacun ; par contre Darnétal, Grand-Couronne, Maromme, Pavilly ont augmenté dans de très remarquables proportions. En 1866, la société industrielle estimait le taux de l'émigration au dixième de la population rurale. Sur ce chiffre 1/20[e] était le fait de

1. De Beaurepaire : *247*, p. 379 ; Messance : *262*, p. 140 ; Milhaud : *264*, p. 340 ; A. S. I. : C 10, 252, 253.

ménages, 9/20e de garçons célibataires, 10/20e de jeunes filles. Le but de cet exode n'est donc point douteux. Il se dirige principalement vers les centres industriels, gouffre de la main-d'œuvre féminine. Sans doute, toutes les communes ne sont pas également frappées. Nous avons vu que l'hérédité pousse les ouvriers à demeurer dans les hameaux aux environs des fabriques. Mais à l'exception des communes proches des vallées, où se sont implantées les usines, les autres municipalités rurales constatent chaque année des déficits nombreux dans leurs effectifs. Celloville possédait autrefois plus de 200 habitants ; actuellement, elle en compte 90 à peine. Les fileurs à domicile sont partis les premiers, puis les tisserands ; enfin les ouvriers en bretelle et en bonneterie sont descendus sur Darnétal. Il a fallu accoupler le village à Saint-Aubin déserté pareillement et créer une nouvelle commune, Saint-Aubin-Celloville. Pour les mêmes raisons Belbeuf compte 21 pour 100 de ses maisons inoccupées, Mesnil-Raoul 22 pour 100, Bardouville 36 pour 100, Mauny 46 pour 100, Grand-Couronne 50 pour 100, le val de la Haye 52 pour 100. Ainsi s'explique dans l'arrondissement la longue suite des communes jumelées, Blosseville-Bonsecours, Saint-Aubin-Celloville, Saint-Aubin-Épinay, Saint-Pierre-de-Franqueville, Estouteville-Ecalles, Boscguerard-Saint-Adrien, Claville-Motteville, Martainville-Epreville, Servaville-Salmonville, Carville-la-Folletière, Mesnil-Panneville[1].

A Rouen même, le tiers de la population provient de l'immigration départementale, particulièrement des arrondissements d'Yvetot et de Dieppe. Les habitants de la banlieue et de la région émigrent surtout dans le centre de la ville, ils sont employés dans le commerce ; les Cauchois s'installent de préférence dans les 5e et 6e cantons ; les usines les occupent.

1. Sion : *310*, p. 433, 443 ; Delérue : *189*, p. 88 ; Levasseur : *259*, III, p. 311, 315 ; Turquan : *274*, p. 206 ; B. S. indus., 1866, p. 110 ; A. S. I. : M recens., 1836, 1906.

A cette immigration régionale, il faut ajouter l'apport d'éléments nationaux, conséquence de la situation économique et politique de Rouen. Le fonctionnarisme très développé dans une ville aussi importante, l'armée, et d'autre part les services commerciaux, les assurances, les banques, les transports conduisent dans la cité de nombreux individus venus d'autres parties du territoire. Sans doute, ces migrations ne sont pas définitives. Les exigences de la vie sociale, la distance à laquelle les tient la société très fermée des Rouennais les empêchent de se fixer dans la métropole normande. Mais les causes qui les y amènent étant immuables, ils sont remplacés par d'autres habitants de même origine. Leur effectif demeure à peu près constant si les unités composantes ne sont pas invariables. Les *horsains* comptaient 26 569 âmes en 1872, 27 806 en 1886, 27 889 en 1906. Ils habitent surtout le centre de la cité.

L'immigration nationale a été surtout accusée au XIXe siècle, l'immigration étrangère, sans être aussi importante, n'est point négligeable. Elle remonte beaucoup plus loin dans le passé.

ÉLÉMENTS DE LA POPULATION ROUENNAISE[1]

CANTONS	POPULATION				ORIGINE INCONNUE	POUR 100 DES ROUENNAIS nés à Rouen
	TOTALE	née dans la SEINE-INFÉRIEURE	née en FRANCE	née à L'ÉTRANGER		
1	14 107	4 631	4 137	175	210	36
2	12 687	3 828	3 089	109	419	40
3	14 604	4 696	4 351	123	202	35
4	14 998	4 009	2 597	78	278	52
5	34 228	11 447	7 258	215	742	44
6	27 835	8 945	6 467	162	411	38
	118 459	37 556	27 899	862	2 262	

1. A. S. I. : M recens., 1906.

Les Espagnols arrivèrent les premiers. Ils étaient les meilleurs clients des drapiers rouennais et les fournisseurs des grandes qualités de laine. De bonne heure, ils sentirent le besoin d'envoyer sur place des commis pour traiter de leurs affaires. Par la suite, les privilèges accordés par Charles V aux Castillans attirèrent dans toute la Normandie un grand concours des peuples de la péninsule ibérique. D'abord trafiquants de laines, ou de bois de teintures, ils deviennent importateurs d'épices, armateurs pour la grosse aventure. Simples employés des grands négociants espagnols au XIVe et au XVe siècles, déjà bourgeois au XVIe, les Castillans tiennent le haut du pavé au XVIIe et au XVIIIe siècles. Un quartier de la ville leur appartenait, une rue portait leur nom, l'église Saint-Etienne-des-Tonneliers était enrichie de leurs dons ; ils y possédaient des tombeaux. On comptait des Espagnols et des Portugais dans les premiers rangs de la société rouennaise, au chapitre de la cathédrale, au Parlement, à la chambre des comptes, aux consuls, dans les communautés religieuses, parmi les trésoriers des paroisses, les avocats, les médecins. Leurs usages font l'objet de nombreuses chansons de la muse normande, les gestes de leurs héros passent dans nos tragédies. Au XIXe siècle, leur nombre a diminué en même temps que leur influence économique. Ils ont cédé le pas aux races de l'Europe septentrionale[1].

Leur immigration fut à l'origine de médiocre intérêt. Les envahisseurs des débuts historiques s'établirent surtout dans les campagnes : ils ne semblent avoir connu les villes que pour les piller. Cependant la chute du pavillon de Rouen, la nécessité pour son haut commerce de recourir aux longs-courriers hollandais ou anglais amenèrent dans la cité, dès le XVIIIe siècle, une affluence de marins et d'assureurs qui s'établirent et firent souche. Au

1. Audiganne : *179*, I, p. 21 ; Farin : *225*, III, p. 281 ; Bréard : *111*, p. 202, 203 ; de Beaurepaire : *247*, p. 370 ; Héron : *230*, p. 47.

XVIII[e] siècle l'importation des charbons gallois, les relations commerciales, l'introduction des filés puis des mécaniques anglaises donnèrent aux *Britanniques* une nouvelle occasion d'émigrer dans la vieille métropole normande. La construction des lignes de l'Ouest, les ventes des nouveaux métiers de tissage, leur entretien leur a permis de s'y maintenir. Comme étrangers, ils y tiennent le premier rang[1].

Les Allemands sont moins nombreux depuis la guerre. L'indiennerie et la rouennerie exigent une perfection de main-d'œuvre qui déroute leurs ouvriers. Ils ont été avantageusement remplacés par les Alsaciens et les Lorrains nouvellement émigrés. Quelques Italiens trouvent à s'employer dans les nombreux travaux de terrassement, toujours fréquents autour d'une grande ville. Les Belges plus rares encore trouvent des occupations dans les grandes fermes du Vexin et dans les manufactures fondées avec les capitaux de leurs compatriotes.

L'immigration étrangère profite autant à la banlieue qu'à la ville elle-même. En l'an 12, le maire de Darnétal attribue l'égalité entre le nombre des femmes et celui des hommes de la commune à la grande arrivée des ouvriers étrangers. En réalité ce sont surtout des entreprises industrielles qui les recrutent, et celles-ci sont plus nombreuses dans le plat pays que dans la cité. Enfin ces nouveaux arrivants se conforment à leurs usages nationaux; ils préfèrent habiter loin du lieu de travail. Pour ces raisons, Rouen a recensé 862 étrangers, tandis que 952 de ces immigrés sont installés aux environs. Sotteville, Oissel, Darnétal, Maromme, Duclair possèdent de nombreuses colonies[2].

L'émigration. — Malheureusement, l'émigration diminue les apports de l'immigration. Au moyen âge et au début

1. Gosselin: *291*, p. 67; A. S. I.: M recens., 1872.
2. A. S. I.: L 367; M recens., 1881, 1906.

des temps modernes les pertes ont vraisemblablement dépassé les gains. Les hécatombes de Juifs, les artisans chassés par les Anglais et qui se réfugièrent en Bretagne et dans l'Ile-de-France, le départ des colons anglais qui par nostalgie retournaient dans leur patrie, enfin et surtout la peur de la peste, tous ces événements firent au XIIIe et au XIVe siècles d'importantes trouées dans les rangs des habitants [1].

Plus tard, l'émigration fut surtout la conséquence de raisons économiques. Louis XI transporte dans Arras dévastée 80 ménages d'artisans. Des bourgeois installent des comptoirs sur les côtes d'Amérique, d'autres s'établissent en Espagne et en Portugal pour y trafiquer des laines et des épices. Par deux fois les ouvriers en draps quittent la cité : une première fois pour fouler à l'eau et chercher dans les vallées des moyens d'existence moins précaires, une seconde fois pour suivre le mouvement social qui portait les drapiers urbains à devenir toiliers en chanvre et en lin sur les plateaux. Saint-Pierre-de-Carville, écart de Darnétal, comptait 140 feux en 1250, 463 en 1497, 636 en 1907. La banlieue augmentait au détriment de la ville. Enfin si la révocation de l'Édit de Nantes eut une origine religieuse, ses conséquences économiques furent indiscutables. 7 500 protestants quittèrent la cité, mais les artisans qu'ils occupaient suivirent le mouvement d'émigration. L'intendant de la Bourdonnaye estime à 20 000 le nombre des habitants perdus pour Rouen à la fin du XVIIe siècle, du fait des guerres ou de celui de la révocation [2].

Au siècle suivant, les mouvements humains se manifestent dans le sens inverse. Pendant les premières années, la spécialisation du travail décida la stabilité de la main-d'œuvre. La différence était grande entre les sortes com-

1. Puiseux : *269*, p. 39, 40 ; de Foville : ouv. cité, II, p. 88, nº 2 ; Frère : *228*, p. XXIII, XXIV ; B. mun. : Y 243, I, p. 76.

2. Gosselin : *291* ; Noël : *235*, p. 66 ; Barabé : *151*, p. 51 ; de Beaurepaire : *248*, p. 396, et *247*, p. 430 ; Bianqui : *219*, p. CI ; A. S. I. : C 126 terrier, 164 ; A. Nat. : H 1588[11].

munes fabriquées, l'hiver, par les paysans et les sortes riches travaillées, toute l'année, dans les ouvroirs corporatifs. Il n'y eut point émigration des campagnes non plus que des villes. Elles furent réduites à leurs propres forces. Mais vers les années 1780, la concentration du travail et l'installation des mécaniques déterminèrent un mouvement d'immigration vers les agglomérations urbaines.

A la fin de la monarchie, les mouvements économiques et politiques ont opéré de grands changements dans l'emplacement des hommes. Un grand nombre d'individus déserta la ville pour aller vivre aux champs. Ils y trouvaient une existence moins troublée, plus saine, plus facile. En outre, les traités de Calonne avaient été funestes pour la fortune de Rouen. « Pendant plusieurs années, écrit le maire, il y a eu dans le commerce de cette place une stagnation qui a entraîné la ruine d'un grand nombre de marchands et de fabricants. Ils sont allés chercher fortune à Paris ou ont formé d'autres établissements dans les communes manufacturières, telles qu'Elbeuf, Déville, Saint-Martin-du-Vivier, Sotteville, Petit-Couronne, Malaunay. C'est à ces émigrations de Rouen que l'on doit l'augmentation de ces communes, car les ouvriers ont suivi les patrons là où ils trouvaient plus facilement à vivre. » Enfin, sur les plateaux, les cultivateurs, privés de main-d'œuvre par le fait des guerres, offraient des salaires très rémunérateurs. Les artisans urbains cédaient à ces sollicitations et redevenaient paysans. Sur 1 500 faïenciers employés autour des fours de Saint-Sever, les neuf dixièmes étaient retournés au ménage des champs. Ces migrations sont, avant tout, régionales. « La Seine-Inférieure, écrit le préfet Savoye-Rollin, n'émigre pas vers d'autres départements de l'empire parce qu'elle trouve dans l'industrie ou à son défaut, dans l'agriculture, à s'employer facilement[1]. »

1. Dejean : 283, p. 305; A. S. I. : C 144; L 367; M recens., 1796, 1821; A. Nat. : F[11] 40; F[1c] II (S.-Inf., 2); F[20] 435.

L'émigration cessa sous la Restauration, avec la prospérité des affaires. Seuls, les armateurs établis à Rouen et qui possédaient un comptoir au Havre y transportèrent le siège de leur entreprise, lors de l'agrandissement du port. Ils y sont restés malgré les efforts de la Chambre de commerce. Un mouvement plus accentué vers les campagnes se produisit avec la crise de 1860. Depuis, l'émigration est presque nulle. Les Rouennais sont rares à l'étranger, peu nombreux en France. A Paris, quelques colonies sont noyées parmi les 39 263 habitants de la Seine-Inférieure établis dans la capitale. Elles sont groupées autour de la

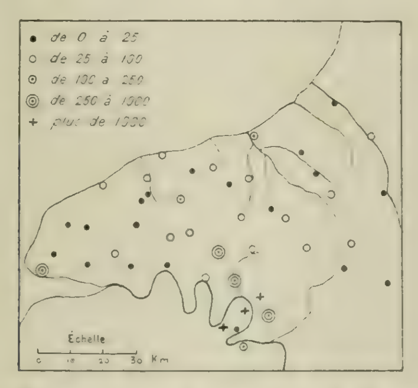


FIG. 22. — Émigration des Rouennais dans la Seine-Inférieure.

gare Saint-Lazare et s'occupent dans les commerces des hôtels, des vêtements et des bois. Mais le Rouennais ne va guère plus loin. Comme tout Normand, il préfère ne pas s'écarter de son benoît pays. S'il quitte la cité, c'est pour demeurer aux environs. 6 645 individus nés à Rouen sont disséminés dans tout le département : sur ce total, 5 458 sont restés dans l'arrondissement à 45 minutes à peine de la grande ville. Pour la plupart, ce sont des ouvriers célibataires employés dans de nouvelles usines. Les autres émigrants occupent volontiers dans les sous-préfectures du département un petit commerce qui leur donne la sensation si recherchée d'être leur maître ; mais les plus nom-

breux reviennent comme rentiers dans un de ces villages du Caux d'où leurs grands-pères sont partis, leur avoir sur l'épaule. Rarement, ils reviennent à la campagne pour y travailler (fig. 22). Les filateurs et les tisserands se déplacent rarement et c'est seulement dans l'arrondissement d'Yvetot qu'on les voit revenir. Le taux de l'émigration est actuellement très faible. L'excédent de l'immigration urbaine est supérieur à 10 pour 100[1].

III. — Les variations de la densité.

Les premiers documents concernant la population rouennaise remontent à 1272. Ils relatent l'inspection des paroisses par leur archevêque, Eudes Rigaut. Auparavant nous en sommes réduits à de pures conjectures. Les nombreuses fouilles faites en dehors et à l'intérieur de la cité peuvent servir de bases archéologiques mais non de preuves démographiques. Il nous paraît très risqué d'en inférer, comme l'a fait M. Deville, que la population chez les Calètes, au temps de César, était le sixième de la population de 1861 pour le peuple des campagnes, le neuvième pour celui des villes et que Rouen pouvait posséder 10 000 âmes. Développée par les nombreux apports des populations franques, dont les nombreux cimetières ont été retrouvés aux environs, la cité prit cependant sous la domination romaine une importance assez grande pour figurer sur la table de Peutinger[2]. Par ailleurs, sans balancer les pertes occasionnées par les guerres, les épidémies, les incendies, les invasions n'étaient pas sans certains avantages. Elles prenaient parfois des allures de colonisation. Après celles des Wikings, le pays s'est vite repeuplé. « Les nou-

1. Levasseur : *259*, III, p. 328 ; Turquan : *274*, p. 390, 396 ; Statistique : *266*, p. 188 et suiv. ; A. S. I. : M recens.., 1906.

2. Deville : Pr. Trav. Acad. R., 1863, p. 241, 294.

veaux venus, dit M. Petit, ne dépossédèrent point les anciens propriétaires pas plus que les Francs n'avaient dépossédé systématiquement les Gallo-Romains. Ils n'en eurent pas besoin tellement il y avait de vides après 70 ans de désolation. Le domaine public, les terres vacantes, les champs en friche durent suffire à pourvoir Rollon et ses compagnons. C'est ce qui facilita la fusion entre les nouveaux venus et les indigènes. » Ces immigrations furent surtout favorables pour le plat pays, mais les villes en profitèrent également. A Rouen, l'accroissement dû aux Normands se traduisit par l'agrandissement de l'enceinte. Lorsque la ville avec la Normandie fut réunie à la couronne sous Philippe-Auguste, elle avait sur les autres villes voisines plus de 100 ans d'avance. Les émigrants, les réfugiés des provinces voisines s'y précipitèrent comme dans une terre d'asile [1].

Dressé quelque temps après, le pouillé d'Eudes Rigaut estime les paroissiens de Rouen à 40 000 âmes. Mais en y ajoutant le clergé régulier et séculier, les vassaux des abbayes, les Juifs, la population rouennaise pouvait être portée sans exagération, à la fin du XIIIe siècle, au chiffre de 50 000 âmes. Elle a dû peu varier jusqu'à la fin du XVe siècle. Sans doute, l'essor prodigieux de son industrie, les gloires de son armement amenèrent dans la cité un grand afflux d'étrangers et de nationaux. François Ier, dans une conversation avec Charles-Quint, la tenait pour la première du royaume. « Rouen, aurait-il dit, est la ville la plus peuplée de France, car Paris est plus qu'une ville, c'est une province. » Mais il ne faut pas oublier que la prospérité des campagnes restreignait l'apport des éléments forains et que les désastreuses conditions démographiques renforçaient l'excédent des mortalités sur les naissances. Pour ces raisons, il nous semble impossible d'admettre avec Chéruel que Rouen comptait à la fin de la commune plus de 100 000 âmes, et avec Puiseux

1. Sion: *310*, p. 126, 128; Joret: *293*, p. 69.

qu'elle possédait 300 000 habitants au moment du siège des Anglais [1].

En tout cas, la population baissa rapidement dans les époques troublées de la Renaissance. Les plaintes consignées dans les cahiers des États de Normandie ne laissent aucun doute sur la misère générale, celle de la ville en particulier. La population décrut rapidement. La paix relative des règnes de Henri IV et de Louis XIII vit remonter le nombre des habitants. Il atteignit, disent les intendants, 80 000. La peste, les guerres, la sortie des religionnaires le réduisirent à 60 000 en 1694. En 4 siècles, la population rouennaise avait augmenté à peine de 10 000 unités [2].

Messance estime la population de 1700 à 68 572 habitants. L'état des droits de baptême du diocèse de Rouen pour les années 1701, 1703 constate pour les 36 paroisses 13 316 feux, soit 66 580 habitants en comptant 5 individus par feu et 59 922 habitants en comptant 9 personnes pour deux feux. L'état général des feux de 1707 donne les mêmes résultats. Nous pouvons donc tenir pour sensiblement exact le chiffre du secrétaire de l'intendant de la Michodière. L'augmentation est notable depuis 1694. Elle peut provenir des artisans sortis à la suite des protestants et rentrés en ville quand le calme s'y fut rétabli. Une anomalie plus forte est la diminution constatée par Messance de 1700 (68 572 habitants) à 1761 (63 588 habitants). Ses calculs l'avaient conduit à trouver, dans la même période, un excédent des naissances de la généralité sur les décès. Nous pourrions croire que le chiffre de la métropole est inexact s'il n'était vérifié par le compte rendu du contrôleur général et par une lettre de Thiroux de Crosne à l'abbé Terray. L'intendant s'y élève contre l'augmentation du sel imposé, affirmant que la population n'était pas supérieure à celle de 1697. Cependant, comme

1. Enlart : *77*, p. 1 ; Puiseux : *269*, p. 57 ; Frère : *228*, p. XXIV ; Chéruel : *222*, I, p. 165, 283 ; de Fréville : *163*, I, p. 98 ; Noël : *234*, p. 66 ; de Beaurepaire : *247*, p. 412, 414, 426, 431.

2. De Beaurepaire : *275*, passim ; A. Nat. : H 1588[u].

dans le plat pays, les naissances étaient plus nombreuses et les décès moins importants. Mais gênés par les règlements corporatifs, assurés aux champs du double salaire de la culture et de la manufacture, les artisans des campagnes refusaient de s'établir dans la ville. Celle-ci était réduite à ses seules forces ; elle déclinait. Les rôles de la capitation indiquent quantité de maisons vacantes autour de Saint-Maclou et de Saint-Vivien [1].

Si l'on peut fixer avec quelque certitude la population au début et au milieu du XVIII[e] siècle, il est beaucoup plus difficile de l'évaluer à la fin de l'ancien régime. Necker la fixait en 1785 à 72 000 âmes, Calonne en 1787 à 68 040, la statistique du Ministère des travaux publics publiée en 1837 l'estimait pour l'année 1789 à 64 922, le recensement de 1791 à 84 323, l'état des votants de Messidor an II à 76 825, l'état des indigents dressé en floréal de la même année à 84 686. Ce dernier chiffre nous semble manifestement gonflé pour les besoins de la cause. Sans doute le développement de la manufacture aux environs de la ville fut cause d'une certaine immigration ; mais il ne put balancer, à ce point, les désastreux effets du libre-échange non plus que l'émigration des citadins vers le plat pays. Le chiffre de l'état des votants, 76 825, paraît le plus vraisemblable. Il est le plus voisin des résultats des recensements de l'an VI (78 687) et de 1801 (79 786) [2], travaux établis plus sérieusement et sans souci de satisfaire le pouvoir central. Depuis 1761, la population rouennaise s'était accrue de 16 198 unités. Cette augmentation peut paraître énorme. Elle s'explique d'abord par des statistiques mieux faites et qui faisaient état non seulement de tous les feux payants, mais aussi des mendiants et des privilégiés si nombreux à Rouen. Elle s'explique surtout par des conditions géographiques plus favorables : alimentation

1. Messance : *262*, p. 77, 134 ; Frère : *288*, p. XXVI, XXVII ; de Beaurepaire : *247*, p. 387 ; A. S. I. : C 324 à 328, 607.

2. Levasseur : *259*, I, p. 218, 227 ; de Beaurepaire : *247*, p. 399 ; Statistique : *266*, p. 278 ; A. S. I. : L 367, 2371, 2381.

meilleure (le pain se payait en 1799 : 0 fr. 23 le kilogramme), élargissement de l'habitat, peuplement des faubourgs, abolition des entraves corporatives.

Ces raisons démographiques avaient produit tout leur effet, quand éclatèrent les guerres de l'Empire ; à peine pouvaient-elles lutter contre le départ des conscrits aux armées, contre l'émigration des artisans vers les vallées et contre le retour aux champs. Le maire du Houlme remarque que l'établissement d'une filature sur sa commune a augmenté la population d'un vingtième depuis l'an VIII ; celui de Sotteville recense 615 habitants nés hors de la commune sur un effectif total de 3 107 ; mais en dépit des remontrances du préfet qui le force à recommencer ses calculs, le maire de Rouen constate, à contre-cœur, la stagnation de la population. Toute la durée de l'Empire, elle oscilla autour de 86 000 âmes [1].

Malgré la prospérité commerciale et industrielle, les premières années de la Restauration n'accusèrent aucune plus-value intéressante. Le préfet s'en étonne et les inquiétudes de la municipalité recommencent. Le maire pense que le mal provient de ce que plusieurs enfants de parents rouennais sont nés et déclarés à la campagne, tandis que leurs décès sont enregistrés en ville. Mais cet usage ne suffit pas pour résoudre le problème démographique. La vérité est toute autre. A ses débuts, la fonction industrielle exerce son influence presque exclusivement dans les vallées et non dans la métropole elle-même. Le moteur hydraulique concentre seul la main-d'œuvre. Les communes riveraines du Robec, de la Clairette, de la Sainte-Austreberthe enregistrent seules des gains. Les agglomérations agricoles de l'arrondissement sur les plateaux indiquent des pertes. La ville de Rouen, marché et non fabrique de cotonnades, est encore très peu tou-

1. A. S. I. : L 367 ; M statist. an VIII, 1808 ; subs. 1816. Le dossier du recensement de 1816 est égaré. Le chiffre de la population est donné par un état des subsistances de la même année.

chée par les apports forains. L'invention de la pompe à feu, en libérant l'usine de toute attache au sol, pouvait seule favoriser l'agglomération urbaine. De 1821 à 1826 les industriels construisirent dans les faubourgs 11 filatures et une teinturerie : la population passa de 86 736 âmes à 90 000 âmes, en augmentation de 3 264. Dès lors, comme dans toute la région, la fortune de Rouen, sa population seront fonction de l'évolution industrielle. Elles croîtront et décroîtront ensemble. Malgré la diminution progressive des communes agricoles, l'arrondissement voit sa population augmenter entre 1810 et 1856 de 35 pour 100 : la ville seule gagne 26 pour 100. Elle comptait à cette dernière date 103 223 habitants[1].

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que la crise cotonnière de 1860 ait longuement marqué son influence sur la densité des habitants. Malgré les perfectionnements introduits dans les transports par terre et par eau, malgré le grand développement du commerce, la population subit une régression qui s'arrêta seulement après la guerre de 1870. Seul le recensement de 1876 avec 104 902 âmes accusa une augmentation sur celui de 1856. Depuis, l'accroissement continu du port, la dépréciation de la main-d'œuvre agricole, l'augmentation des salaires dans les usines attirent chaque année à Rouen des unités qui comblent heureusement les déficits de ses naissances. Chaque recensement accuse en moyenne une plus-value de 2 000 habitants. L'annexion de parcelles des communes de Petit-Quevilly et de Canteleu sont les raisons du maximum d'accroissement (5194 habitants) constaté pendant la période de 1886 à 1891[2].

Nous savons que cet apport provient pour la plus grande partie des plateaux du Caux et du Vexin. Les Rouennais pur-sang entrent à peine pour 42 pour 100 dans l'effectif total. A vrai dire, dans l'arrondissement les cantons agri-

1. A. S. I. : M recens., passim.
2. B. de la Serre : *246*, p. 175 ; A. S. I. : M recens., passim.

coles, Buchy, Clères, Duclair ont quelque peu fourni aux cantons industriels, Maromme, Pavilly et Rouen; par contre quelques ouvriers de la laine en décadence à Elbeuf sont devenus des cotonniers de l'agglomération rouennaise. Mais les gains du Havre et de Rouen proviennent surtout des arrondissements d'Yvetot et de Neufchâtel qui ont



Fig. 23. — Densité de population de la région rouennaise.
(Échelle, 1 : 500 000.)

perdu ensemble plus de 5 600 habitants dans la période de 1901 à 1906 (fig. 23). Autour de ces grandes cités, le port fluvial et le port maritime, les statistiques, les cartes accusent de plus en plus une large tache blanche, indice des diminutions de densité. Si ce mouvement s'accentue encore, il faut prévoir le moment où, au milieu des chaumières en ruines, la population des communes rurales descendra bien au-dessous de ce qu'elle était au XIIIe siècle,

quand l'archevêque Eudes Rigaut procédait à son dénombrement.

La lenteur de la progression est la caractéristique de la densité de la population rouennaise. De 1272 à 1694, après avoir passé par des hauts et des bas, le nombre des habitants s'est accru seulement de 20 pour 100. Durant tout le XVIIIe siècle, si remarquable par ses migrations, il n'a gagné que 11 pour 100. Certes, dès qu'elle fut vraiment constituée par le peuplement de ses faubourgs, l'agglomération se remplit assez rapidement par l'apport d'élé-

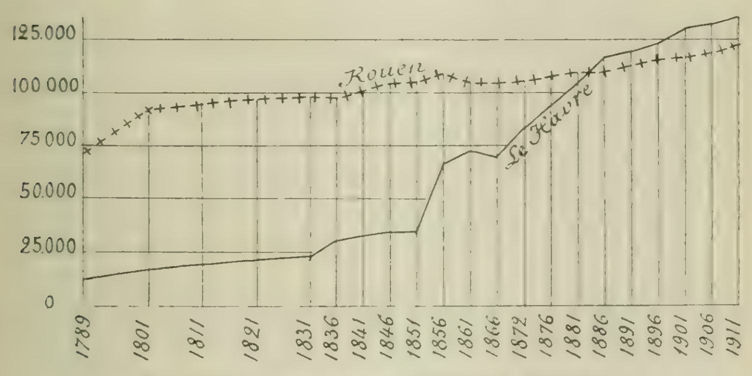


FIG. 24. — Populations du Havre et de Rouen.

ments venus du dehors. La densité s'accroît en 110 ans de 49 pour 100. Mais la rapidité de son essor pâlit singulièrement à côté de la croissance extraordinaire non seulement des grandes villes étrangères, mais même de cités françaises. A côté d'elle et dans le même temps, le Havre passait de 13 000 à 130 000 soit une plus-value de 983 pour 100. L'industrie cotonnière, si favorable aux agglomérations textiles de la Seine-Inférieure, a pu faire la fortune du chef-lieu sans cependant augmenter le nombre de ses habitants de prodigieuse manière comme à Manchester ou à Munster. De 1896 à 1901, époque du renouvellement des traités de commerce, dans cette période si propice pour la filature et le tissage, la population de

Graville-Sanvic marque une augmentation de 6 pour 100, celle de la vallée de Maromme de 7 pour 100, celle de Caudebec-Elbeuf de 5 pour 100, celle de Rouen de 4 pour 100 seulement. Rouen, la deuxième ville de France sous François I[er], tenait seulement le onzième rang dans le dernier recensement (fig. 24).

L'activité rouennaise n'a pas cependant diminué, elle s'est maintenue, mais avec réflexion, sans à-coups ; d'autres cités ont grandi, d'autant plus ardentes à la lutte que, sans passé historique, elles devaient de suite conquérir la fortune. Dans toute la Haute-Normandie et dans la Basse jusqu'à la zone d'influence de Caen, Rouen a été longtemps la seule cité capable de condenser le trop-plein des populations rurales. Cette faveur lui est très vivement disputée. La vieille métropole des Normands se trouvera de plus en plus en dehors de l'orbite des immigrants. S'il ne va pas à Paris, le Cauchois préfère aller au Havre. C'est plus près, et à défaut d'emploi dans une usine, le travail des quais a toujours besoin de bras. Si le port maritime arrive à réaliser ses intentions, à créer dans ses terrains vagues la fonction industrielle qui lui fait défaut, la population du port fluvial pourra revoir les régressions qu'elle a déjà connues, au XVII[e] siècle avec le départ des religionnaires, au XVIII[e] avec la prospérité de l'industrie à domicile, au XIX[e] avec la crise cotonnière.

L'AGGLOMÉRATION URBAINE

Arrivée au stade actuel de son développement, Rouen a pris la figure de ces villes-régions qui débordent sur le plat pays environnant, plat pays dont elles vivent et qu'elles font vivre. C'est là un phénomène fréquent dans l'évolution géographique au XIX[e] siècle. Des économistes, des statisticiens, des juristes, des historiens ont cherché à dégager les principes de ces groupements. Mais ces faits ne sont pas des quantités fixes qu'il suffit d'expliquer par des chiffres, par la seule volonté du libre arbitre ou par l'influence de la tradition. Les grandes villes représentent des formes de société liées au territoire, des organismes sans cesse en mouvement, et s'il faut les observer dans le temps, il est aussi nécessaire de les considérer dans l'espace. A ce point de vue, comme tous les faits de surface, les villes relèvent de la discipline géographique.

A vrai dire, la constitution de la ville-région implique que des rapports sociaux et économiques s'établissent régulièrement entre les éléments forains et les éléments urbains qui, jusqu'alors, s'étaient rarement pénétrés. Des mouvements de choses et d'hommes s'accomplissent entre des points souvent très éloignés de l'espace régional et à première vue, les facteurs de la géographie physique paraissent avoir moins d'intérêt dans le cas du développement urbain que dans celui de toute une contrée.

Les termes de bon pays et de mauvais pays peuvent

s'expliquer presque entièrement par des considérations géologiques et météorologiques ; les termes de bonnes villes et de mauvaises villes s'adaptent à des agglomérations où l'activité humaine a su conquérir des franchises municipales, commerciales ou industrielles. L'édit de Geoffroy Plantagenet qui accordait aux Rouennais les libertés communales, la décision de Henri II qui instituait la juridiction consulaire ont été aussi importants pour la grandeur de la cité que les forêts environnantes pour l'essor de sa marine ou la force vive du Robec pour la prospérité de sa fabrique. Par contre, l'édit de Louis XI qui instaurait les foires de Caen, les traités libre-échangistes de 1786 et de 1860 ont été aussi funestes pour son commerce et pour son industrie que les seuils rocheux du lit de la Seine ou les coteaux abrupts qui étranglent la ville. Par ailleurs, sa fortune, résultat pour la plus grande partie de sa situation géographique, n'était pas à l'abri des événements politiques qui agitaient le royaume. Entre les faits de géographie sociale, il y a des rapports de connexion très étroits, bien qu'ils paraissent souvent fort éloignés les uns des autres. Mais tandis que les groupements plus ténus des campagnes semblent plus indépendants ou ne ressentent que longtemps après les contrecoups des perturbations nationales, les agglomérations urbaines réfléchissent plus fortement et plus rapidement les décisions du pouvoir central.

Cependant si, en dernier ressort, les raisons de géographie humaine décident, le plus souvent, la fortune des centres urbains, les populations ne peuvent, néanmoins, s'affranchir du joug de la nature. Les sociétés n'échappent point à la puissance des conditions physiques, non point seulement par l'empreinte qu'elles reçoivent du climat et du sol mais surtout parce que ces conditions sont les causes premières de leur origine et de leur développement. Leurs mouvements peuvent varier entre certaines limites, mais leur activité ne peut faire que le cadre naturel n'existe pas : « le modifier leur est parfois permis, le sup-

primer jamais[1]. » La nécessité du moindre effort nous oblige à suivre les directions naturelles du sol. Nos chemins de fer paraissent indépendants de tous les obstacles ; en réalité leur tracé est fixé d'une manière immuable. La ligne de Paris à Rouen suit la vallée de la Seine comme l'ancienne route qui joignait la métropole normande à la capitale du royaume ; le premier projet de voie ferrée par les plateaux doublait une ancienne voie romaine. Sur l'emplacement du Rouen actuel 4 ou 5 villes, œuvres des hommes, ont disparu par suite de vicissitudes diverses, mais l'œuvre de la nature est toujours là. La condition physique qui a créé l'agglomération urbaine s'impose plus que jamais à travers les siècles, malgré les perfectionnements considérables de la science moderne : le faîte du sol qui, entre deux marais, conduit à la position extrême où il est encore facile de traverser le fleuve.

Par ailleurs, la puissance des lois naturelles se révèle à l'observateur dans les moindres détails de la vie sociale. Le site de Rouen compliquait à chaque moment les problèmes de l'alimentation et de l'abri. Plus que l'enceinte militaire, ils arrêtaient l'agrandissement des faubourgs, la progression constante de la cité. Les géographes américains ont introduit dans l'étude des formes du relief terrestre la notion du cycle vital. Une montagne, comme une vallée, passe insensiblement par tous les états qui caractérisent l'existence humaine, l'enfance, l'adolescence, l'âge mur, la vieillesse. Le développement d'un centre urbain subit les mêmes transformations. Rouen, jusqu'au XVIII[e] siècle, est demeurée dans l'adolescence. La ville eut grand mal à en sortir parce qu'elle n'avait point de forces : elle n'était pas suffisamment nourrie et elle était mal constituée.

1. L. Gallois : L'évolution de la Géographie, dans Comptes rendus du Congrès national des sociétés françaises de Géographie. Paris, Masson, 1901, p. 116.

Enfin si, au XIXe siècle, entrée dans une nouvelle jeunesse, la ville a vu renaître son ancienne prospérité, c'est pour avoir, encore une fois, dirigé son activité suivant les voies naturelles : en installant ses usines le long du Robec et de la rivière de Clères, en allongeant ses quais le long de la Seine — de la Seine, source éternelle de sa fortune et de sa gloire.

Le problème reste donc le même à la ville comme dans le plat pays : adapter les nécessités vitales à la rigidité des conditions physiques. Le bourgeois a cependant un avantage sur son frère, le paysan. Tout en restant, comme lui, dans la dépendance du milieu, il a le pouvoir d'utiliser la collectivité des forces pour arriver à un mode d'existence meilleur.

En définitive, l'agglomération urbaine n'est isolée ni dans le temps, ni dans l'espace. Elle subit, en proportions inégales, suivant le moment où elle vit et la surface qu'elle occupe, l'ascendant de la région naturelle qui l'entoure et les contre-coups de la société dont elle est une cellule. Sa déchéance vient souvent de ce qu'elle ne peut accorder ces deux séries de phénomènes. L'activité des Rouennais s'est toujours efforcée de résoudre ce problème. Elle y a longtemps réussi au mieux de ses intérêts.

BIBLIOGRAPHIE

I. DOCUMENTS MANUSCRITS

1. — Dépôts de Paris.

1° Archives Nationales (A. Nat.)[1].

Série $D^{IV\ bis}$, Comité de division du territoire (1789).

$D^{IV\ bis}$ 1. Division des provinces en départements. — 17. Formation des districts. — 72. Population du district de Rouen.

Série F^{1c} II. Élections.

F^{1c} II. Seine-Inférieure 8 (an XI-1813).

Série F^{1c} III. Esprit public et élections. Série départementale.

F^{1c} III. Seine-Inférieure 7 (1790-1795), 8 (1790-1795), 9 (1814-1856), 16 (an X-1856).

Série F^{1c} V. Conseils généraux.

F^{1c} V. Seine-Inférieure 1 (an VIII-1806). 2 (1807-1821).

Série F^7. Police générale.

F^7 8113. Arrondissements (an XII-1814).

Série F^{10}. Agriculture.

F^{10} 232. Culture du tabac. — 254, 261. Expériences. — 279. Arrêtés et circulaires. — 330, 333. Desséchements et défrichements. — 502 à 508. Animaux domestiques. — 510, 511, 513, 560. Bêtes à cornes et à laine. — 650, 740. Haras.

Série F^{11}. Subsistances.

F^{11} 40. Réserve de Paris. — 223. Lettres des intendants sur l'exploitation des grains. — 402. Correspondance.

Série F^{12}. Commerce et Industrie.

F^{12} 255, 256. Commerce extérieur. — 260. Douanes. — 502 à 505, 560, 640. Laines et Chambres de commerce. — 644, 650, 652, 657^A, 658^A. Manufactures. — 644. Bureau de commerce. — 785. Corporations. — 838, 844^E. Droits de marque. — 1210. Écoles d'arts et métiers. — 1245, 1265, 1271. Foires et Marchés. — 1338 à 1343, 1403, 1405^E, 1413, 1423 à 1425.

1. Les abréviations placées entre parenthèses indiquent sous quelle forme les dépôts sont indiqués dans le corps de l'ouvrage.

Manufactures. — 1512, 1513. Transports par terre et par eau. — 1558, 1624. Manufactures. — 1703. Commerce extérieur.

Série F[14]. Ponts et Chaussées.

F[14] 175. Routes. — 502, 915, 916. Concessions. — 1249. Comptes mensuels. — 1269, 1271. État des routes. — F[14 bis] 6740 à 6747, 6813 à 6817. Fleuves et rivières.

Série F[20]. Statistique.

F[20] 256, 280, 284, 286, 288. Mouvement de la population. — 435. Migration des ouvriers.

Série G[7]. Contrôle général des Finances.

G[7] 58 à 61. Minutes du contrôleur général. — 98. Lettres des intendants d'Amiens. — 491 à 505. Lettre des intendants de Rouen. — 1055. Comptabilité générale.

Série H[1]. Administrations locales et diverses.

H[1] 507. Bretagne. — 1418. Mendicité. — 1507. Minutes d'arrêts. — 1588[11]. Mémoires de l'intendant. — 1626. Assemblées provinciales.

Série J. Trésor des Chartes.

J. 781, 785. Normandie.

Série Q[1]. Titres domaniaux.

Q[1] 1379 à 1384. Vicomté de Rouen. — 1385 à 1395. Eaux et Forêts.

Série Q[2]. Vente des Biens nationaux.

Q[2] 160, 162. Seine-Inférieure.

Série AF[II]. Conseil exécutif provisoire et Convention ; comité du Salut public.

AF[II] 76. Subsistances.

Cartes et plans. — F[14 bis*] 6741. Cours de la Seine (1820). Échelle : 1/10 000[e].

F[14 bis*] 8502. Atlas des routes de la généralité (fin du XVIII[e] siècle).

N[III] 1. Terres dépendant de la commanderie de Naubourg. — 31. La Verte Forêt. — 49. Bois dépendant de l'abbaye du Mont-aux-Malades. — 75. Bois dépendant de l'abbaye de Saint-Ouen de Rouen. — 78, 80, 81, 83. Rues et places de Rouen.

N. N* 14. Procès-verbal des limites, divisions et subdivisions du département de Rouen dit de la Seine-Inférieure (1 mai 1790).

Q[1] 1384. Fossés et remparts de la ville de Rouen. — 1395. Forêt de Rouvray.

T. 2008. Plan de la forêt de Rouvray.

AF[I]. IV 1057. Plan de la place Beauvoisine.

2° Bibliothèque Nationale (B. Nat.).

Fonds français. — N° 857[ter]. Correspondance de Le Blanc avec le Roi et les autres ministres (1678-1683).

N° 5347. Registres des testaments faits par les paroissiens de Saint-André (1570-1574).

N° 8037. Recueil des mémoires sur l'état des manufactures des différentes provinces de France en 1708.

N° 8751. Lettres de Colbert avec Le Blanc, intendant de la généralité de Rouen (1675-1678).

N° 8752. — id. — (1679-1681).

Cinq cents de Colbert. — N° 122. Rapport du chevalier de Clerville sur les ports de Picardie et Normandie et sur quelques affaires de commerce, 1664.

Nouvelles acquisitions françaises. — N° 9387. Mémoire du voyage aux Indes orientales du général Beaulieu (1619-1622).

N° 11938. Procès-verbal d'arpentage des forêts (XVIe siècle).

Cartes et plans. — Jolliver. Carte générale du pays de Normandie [1545]. Carte manuscrite conservée à la section géographique. Reproduction en phototypie, légèrement réduite, en annexe à l'article de E. le Parquier : Note sur la carte générale du pays de Normandie (B. S. Norm. G., 1900, p. 141).

De la Motte. Atlas de la généralité de Rouen [1665]. Carte manuscrite par élection avec le nombre des feux par paroisse C. 14525.

DL. 41. 77. Assainissement du quartier Martainville (s. d. vers 1863).

DL. 59. 73. Arrondissement du quartier Martainville (s. d. vers 1863).

DL. 119. 79. Expropriation 1879.

DL. 120. 69. Travaux de voirie rue Chouquet (s. d. vers 1863).

DL. 130. Tableau des constructions élevées sur les voies nouvelles. 1863.

DL. 200. 68. Distribution d'eau à Rouen (s. d. vers 1869).

DL. 221. 184. Plan d'une partie de la ville de Rouen. 1860.

DL. 231. 69. Plan des docks (s. d. vers 1875).

Ge DD. 955. Extension et amélioration du Plan de Rouen. Plan parcellaire des terrains expropriés dans les communes de Petit-Quevilly et de Rouen. Rouen, 1886.

II. — Dépôts de Rouen.

1° Archives départementales de la Seine-Inférieure (A. S. I.).

Série B. Cours et juridictions.

Fonds Bonne-Nouvelle. — Forêts. — Maîtrise de Rouen. — Vicomté des eaux.

Série C. Administrations provinciales.

C. 103 à 107, 111 à 113. Subsistances. — 114 à 117. États de

population. — 118, 119. Agriculture. — 124, 126, 137, 140, 144, 147 à 154. Arts et métiers. — 155 à 163. Manufactures. — 185. Tableaux des élections. — 221, 222, 224, 226, 227. Municipalités. — 244. Tailles. — 323 à 328, 378. Capitation. — 552, 555, 557, 562, 563. Vingtièmes. — 607. Aides. — 621. Postes et Messageries. — 842, 844, 845, 848. Ponts et Chaussées. — 857. Contraventions au roulage. — 858. Navigation de la Seine. — 897. Corvées. — 977, 988, 991. Religionnaires. — 1002, 1004, 2211, 2213. Paupérisme. — 1162. Dégâts des inondations. — 1503. Requêtes aux domaines. — 1667. Déclarations aux vicomtes de l'eau. — 2053. Tableau des paroisses. — 2111. Procès-verbal de l'assemblée provinciale. — 2120, 2121. Commerce, Industrie. — 2140, 2147, 2153, 2156, 2157. Procès-verbaux des assemblées. — 2416. Pêches. — 2855 à 2857. Iles et îlots.

Série D. Instruction publique. Sciences et arts.

D. 114. Aliénation des terres vaines. — 229. Inondations de la Seine. — 265. Prairies en bordure de Seine. — 343, 344. Mécaniques. — 427 à 429, 437. Titres de propriété de Notre-Dame de Rouen. — 555. Prix des subsistances.

Série E. Féodalités. Communes. Bourgeoisies et Familles.

E. Tabellionnage (1361, 1364, 1627).

Série G. Clergé séculier.

G. 12, 42, 58, 60, 61, 196, 218, 236, 414, 438, 442, 480, 614. Comptes du trésor de la cathédrale. — 1055. Usages dans la forêt de Roumare. — 1448. Présentations aux cures. — 2274, 2294, 2301, 2483, 2499, 2501, 2505, 2508, 2511, 2637, 3228. Comptes de la fabrique. — 3306. Terriers. — 3369. Juridictions. — 3670. Trésoreries. — 4185, 4227. Dîmes. — 4389. Maisons canoniales. — 4762. Paroisse de Darnétal. — 4839. Chapelains. — 7203, 7220, 7315, 7365, 7612, 7734, 7818, 8442, 8447, 8537, 8539, 8691. Fonds des fabriques en dehors de Rouen.

Série L. Administration départementale des districts et cantons de la période révolutionnaire.

L. 244. Administration générale. — 267. Population. Recensement. — 1790. Subsistances. — 2118, 2120. Secours. — 2210, 2212. Contributions. — 2371, 2381, 2383. Subsistances. — 2401 à 2405. Commerce, Industrie. — 2410, 2411. Agriculture.

Série M. Statistique du XIX[e] siècle.

Subsistances (1812 à 1815, 1823, 1825, 1826, 1828, 1835 à 1837, 1841 à 1844, 1848, 1878, 1906). — Population. Recensements quinquennaux de 1801 à 1911. — Statistique (an III, an VIII

à an X, 1807 à 1811, 1815 à 1817, 1820, 1826, 1836, 1848, 1866, 1873, 1881, 1886, 1887, 1890, 1891, 1906, 1908). — Agriculture (1817, 1830, 1837, 1873, 1908). — Commerce et Industrie [an III à 1809, 1817, 1823, 1825, 1830, 1844, 1845, 1860, 1861 (crise cotonnière)].

Série Q. Domaines nationaux.

Q. 4. District de Rouen.

Cartes et Plans. — Nos 71, 72, 73. Fontaine Jacob (1787).

N° 164. Fonds du prieuré Bonne-Nouvelle. Rouen, Saint-Sever ou Emendreville (1771).

N° 244. Carte de Rouen et des environs. Aquarelle gouache par Magin (1716).

N° 335. Verte Forêt (1774).

N° 449. Rue Beauvoisine et rue des Carmes (s. d. XVIIIe siècle).

C. 921. Carte de la juridiction de Rouen avec les diverses juridictions (1772).

C. 2745. Atlas de la généralité de Rouen. 14 élections, dressé par M. Paris de Tréfonds, receveur général des finances (1772).

C. 2950. Plan de la forêt de Roumare par Tourolles (1757).

C. 2951. Plan de la forêt de Rouvray par Tourolles (1757).

G. 1716. Plan des bois de la baronnie de Déville (1747).

2° Archives municipales (A. mun.).

Série A. Registre des délibérations.

Cartons 7. Francs prêts, amortissements et domaines de la couronne. — 164, 164bis. Rivières de l'Aubette et du Robec. — 165bis. Chemin du halage, grande et petite chaussées. — 175. Fabriques et manufactures de Rouen. — 295. Fabriques et manufactures de la banlieue.

3° Archives de la Chambre de Commerce (A. Ch. C.).

Cartons II. Foires de Rouen et leurs franchises. — VII. Navigation en Seine. — VIII. Privilèges. Prohibitions. Transit par terre. — IX. Pêche en mer. — X. Roulage et Messageries. — XII. Toiles. — XIII. Commerce, courtiers. — XIV. Cuirs, Pavements. — XVIII. Manufactures. — XIX. Armements. — XX. Commerce avec les colonies. — XXII. Balance de commerce (1754-1776). — XXIII. Laines, Draps, Charbons. — XXVII. Navigation en Seine. Quillebeuf. — XXVIII. Assurance, Frets, Droits. — XXXI. Teintures. — XXXII. Roulage, riz, navigation avec le Nord. — XXXIV. Phares. — XXXVII. Lois prohibitives, traite des noirs. — XXXX. Grains, bateau de la

Bouille. — XXXXIV. Toiles, pêches, assurances. — XXXXV. Manufactures.

Enquête sur la main-d'œuvre industrielle dans le ressort de la Chambre de commerce de Rouen (1910)

4° Archives des Ponts et Chaussées (A. P. et C.).

Service de la navigation. — Notes sur l'amélioration de l'estuaire de la Seine et sur les alluvions créées et à créer (juillet 1907).

Notes sur les travaux de la Seine entre Rouen et la mer (1908).

Plan de la Seine. 22e série, 1910. Échelle : 1/10000e.

Port de Rouen. Tableau graphique indiquant pendant chaque jour de l'année 1910 les niveaux maxima et minima des eaux de la Seine.

Profil en long du maximum de quatre grandes crues. 1910. Échelle : 1/10000e.

Profil en long de la Seine entre Rouen et la mer. 1908. Échelle : 1/10000e.

Service départemental. — Bulletin annuel météorologique de la Seine-Inférieure (polycopié).

Relevé de la force hydraulique des rivières de l'arrondissement. 1905.

5° Archives de l'enregistrement.

Statistique des successions (annuel).

6° Archives des contributions directes.

Matrice générale de la propriété foncière pour 1912.

7° Bibliothèque municipale de Rouen (B. mun.).

S. numéro. J. Le Lieur. Le Livre des fontaines (1525). En tête, une vue de Rouen.

Y. 243. Lange. Éphémérides rouennais (1522-1876).

Nos 815, 817. Correspondance relative au Parlement de Rouen (1774).

N° 1058. Clio Rothomagensis carmen centoricum (xviiie siècle). En tête, une vue de Rouen de 1758.

N° 1100. Adrien Pasquier de Rouen. Miscellanées (xviiie-xixe siècles).

N° 1201. Chronicon triplex et unum a Christo nato ad annum ejusdem MCCCLXXX e manuscriptis chronicis ecclesiæ primatiæ abbatiæ S. Katarinæ de monte et prioratus S. Laudi Rothomagensium collectum ; nunc prodit ex bibliotheca Algiana (1654).

N° 1237. Mémoire concernant la généralité de Rouen, dressé par M. de Vaubourg en 1698.

N° 1257. Éléments de la statistique du département de la Seine-Inférieure, an IX.

N° 1258. A.-J. Le Boullenger. Voyage dans le département de la Seine-Inférieure exécuté en 1807.

N° 1761. Statistique des bêtes à cornes, des forges, des tanneries, des productions végétales etc... dans les départements... de la Seine-Inférieure, 1813, 1814.

N° 2194. Histoire du commerce et des arts de la province de Normandie, recueil de notes par l'abbé Guiot, vers 1780.

N° 2203. Notes et remarques sur toutes les villes de la Haute-Normandie, 1776-1780.

N° 2591. Mémoires sur la situation actuelle des provinces de France par rapport au commerce et à l'industrie des villes, aux manufactures, au dénombrement des peuples, etc.., 1746, t. III.

II. — OUVRAGES IMPRIMÉS

Abréviations des périodiques cités.

A. F. A. S. = Association française pour l'avancement des sciences.
Aff. de R. = Affiches de Rouen.
A. G. = Annales de Géographie.
A. P. et C. = Annales des Ponts et Chaussées.
Ann. Norm. = Annuaire des cinq départements de l'ancienne Normandie, publié par l'Association normande.
Annu. S. I. = Annuaire départemental de la Seine-Inférieure.
Ass. Caumont = Assises scientifiques, littéraires et artistiques fondées par A. de Caumont : Comptes rendus.
B. Arch. et Cons. = Bulletin des architectes et constructeurs de l'Ouest.
B. Com. Antiq. S. I. = Bulletin de la commission des antiquités de la Seine-Inférieure.
B. Com. Tr. hist. ; G. hist. et des. = Bulletin de la commission des travaux historiques ; Section de géographie historique et descriptive.
B. Com. Tr. hist. ; Sc. éconon. = Bulletin de la commission des travaux historiques ; Section des sciences économiques et sociales.
B. mun. = Bulletin municipal.
B. S. Agr. = Bulletin de la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure.
B. S. Am. Mon. = Bulletin de la Société des amis des monuments rouennais.
B. S. Am. S. = Bulletin de la Société des amis des sciences de Rouen.
B. S. Bib. R. = Bulletin de la Société des bibliophiles rouennais.
B. S. Géol. F. = Bulletin de la Société géologique de France.
B. S. Géol. de Norm. = Bulletin de la Société géologique de Normandie.
B. S. hist. Norm. = Bulletin de la Société d'histoire de Normandie.
B. S. indus. = Bulletin de la Société industrielle.
B. S. émul. = Bulletin de la Société libre d'émulation du commerce et de l'industrie de la Seine-Inférieure.
B. S. Lin. = Bulletin de la Société linéenne de Normandie.

B. S. norm. étu. préh. = Bulletin de la Société normande d'études préhistoriques.

B. S. norm. G. = Bulletin de la Société normande de Géographie.

B. serv. carte Géol. = Bulletin du service de la carte géologique de France.

Cong. Mill. = Procès-verbaux des séances du congrès du millénaire normand.

Cons. Gén. S. I. = Procès-verbaux des délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure.

C. R. Ch. C. = Comptes rendus de la Chambre de Commerce.

C. R. Acad. S. = Comptes rendus de l'Académie des sciences.

C. R. Cong. nat. S. f. de G. = Comptes rendus du congrès des sociétés françaises de Géographie. XXIVe session. Rouen.

Journ. de R. = Journal de Rouen.

La G. = La Géographie. Bulletin de la Société de Géographie.

Mém. Acad. S. = Mémoires de l'Académie des Sciences.

Mém. S. Agr. = Mémoires de la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure.

Mém. S. Antiq. Norm. = Mémoires de la Société des Antiquaires de Normandie.

N. = La Normandie. Revue mensuelle, historique, archéologique, littéraire.

N. médicale = La Normandie médicale.

Pr. Tr. Acad. R. = Précis analytique des travaux de l'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Rouen.

R. N. = Revue de Normandie.

R. R. = Revue de Rouen et de Normandie.

R. S. = Revue scientifique.

1° Les Eaux.

1. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Communication sur le livre des fontaines et les anciens fontainiers de Rouen (*B. Com. Antiq. S. I.*, IV, 1876-1878, p. 367).

2. — Notice sur la fontaine du Chapitre (*B. Com. Antiq. S. I.*, XII, 1900-1902, p. 87).

3. — Note sur l'île de Belcinac (*Pr. tr. Acad. R.*, 1899-1900, p. 258).

4. Belgrand. Histoire générale de Paris. La Seine. I. Le bassin parisien aux âges antéhistoriques. Paris, 1869, 1 vol. texte et 2 vol. atlas.

5. — La Seine, études hydrologiques. Régime de la pluie, des sources, des eaux courantes. Applications à l'agriculture. Paris, 1872 ; atlas, 1873.

6. — et Lemoine. Étude sur la grande crue de la Seine en mars 1876 (*A. P. et C.*, 1877, p. 435).

7. Belleville. Monographie du régime hydraulique de la Seine maritime. Paris, 1889.

8. — Travaux de la Basse-Seine entre Rouen et le Havre dans la seconde moitié du xixe siècle (*Pr. tr. Acad. R.*, 1898-1899, p. 11).

9. Bresse. Étude sur la statistique des jaugeages (*A. P. et C.*, 7e sér., XV, 1897, 3e trim., p. 5).

10. Champion. Les inondations en France depuis le xvie siècle jusqu'à nos jours. Paris, 1859.

11. Comoy. Étude pratique sur les marées fluviales et notamment sur le mascaret. Paris, 1881.

12. Coutant. Mémoire sur le projet de desséchement des marais de Saint-Georges-de-Boscherville, Berville, Anneville, Yville, le Trait, situés le long des rives de la Seine, dans le département de la Seine-Inférieure (*B. S. Agr.*, VII, 1832, p. 4).

13. Dollfus. Note géologique sur les eaux de Rouen. Lettre à M. Garnier, ingénieur expert (s. l., 1900).

14. Dormoy. Notions sur le mascaret de la Seine. Paris, 1892.

15. De Duranville. La rivière de Cailly (*R. N. V.*, 1865, p. 30 et 103).

16. Fortin. Étude sur les eaux d'alimentation de Rouen. Rouen, 1906, avec *bibliographie*.

17. — Sur un ancien cours d'eau situé à Moulineaux, canton de Grand-Couronne, Seine-Inférieure (*A. F. A. S.*, Montauban, 1902, p. 491).

18. Gogeard. Rouen souterrain (*B. S. Am. Mon.*, 1906, p. 39).

19. Goube. Mémoire sur la nécessité d'assainir les marais de Jumièges (*B. S. Agr.*, III, 1825, p. 25).

20. Gully. Climatologie de Rouen. Laval, 1899.

21. Houiller. Sur la cause de l'appauvrissement des sources dans les régions de plaine (*C. R. Acad. S.*, CXL, 1905, p. 832).

22. Lemoine. État actuel de nos connaissances sur l'hydrométrie du bassin de la Seine (*A. G.*, II, 1892-1893, p. 27).

23. Leprévost. Sur les rivières de l'Aubette et du Robec (*Pr. tr. Acad. R.*, 1816, p. 88).

24. Maillet. Sur les grandes crues de saison froide dans les bassins de la Seine et de la Loire (*A. P. et C.*, 1900, p. 72 et *C. R. Acad. S.*, 14 mai 1906, p. 11).

25. Mary. L'enfouissement des eaux et l'hydrographie du littoral de la Seine-Inférieure (*B. Com. tr. hist.*; *G. hist. et des.*, 1908, p. 133).

26. Ministère des travaux publics. École nationale des Ponts et Chaussées. Service des cartes et plans. Atlas des voies navigables de la France, dressé d'après les documents fournis par

les ingénieurs des Ponts et Chaussées. 2ᵉ série. Paris, 1903. Voir E. de Margerie : Profils en long des cours d'eau français (*A. G.*, 1910, p. 329).

27. De Parcieux. Mémoires sur les inondations de la Seine (*Mém. Acad. S.*, 1764, p. 457).
28. Préaudeau. Manuel hydrologique du bassin de la Seine. Paris, 1884.
29. Rondeaux. Recueil de faits divers et de pièces inédites ou déjà publiées, concernant la Seine maritime. Rouen, 1849.

2° Le Sol.

30. Benner. Station paléolithique de la Bretèque, vallée de l'Aubette, commune de Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Seine-Inférieure (*B. S. émul.*, 1879-1880, p. 52).
31. Belgrand. Sur les dépôts diluviens de la vallée de la Seine (*B. S. Géol. F.*, 2ᵉ sér., XXI, 1863, p. 71).
32. — Note sur les terrains quaternaires du bassin de la Seine (*ibid.*, XXI, 1864, p. 158).
33. — Note sur l'histoire ancienne de la vallée de la Seine (*ibid.*, XXV, 1868, p. 499).
34. — L'âge des tourbes dans la vallée de la Seine (*ibid.*, XXI, 1869, p. 879).
35. Bertrand. Sur la continuité du phénomène de plissement dans le bassin de Paris (*B. S. Géol. F.*, 3ᵉ sér., XX, 1892, p. 165).
36. Dollfus. Sur l'argile à silex (*A. S. Géol. du N.*, IV, 1876, p. 21).
37. — Les dépôts quaternaires du bassin de la Seine (*B. S. Géol. F.*, 3ᵉ sér., VII, 1879, p. 318).
38. — Recherches sur les ondulations des couches tertiaires dans le bassin de Paris (*B. serv. carte géol.*, II, nº 14, 1890-1891, p. 116).
39. — Revision de la feuille de Rouen (*B. serv. carte géol.*, VI, 1894-1895, p. 4. — VII, 1895-1896, p. 2. — IX, 1897-1898, p. 275).
40. — Les derniers mouvements du sol dans les bassins de la Seine et de la Loire (*Comptes rendus des congrès géologiques internationaux*, 8ᵉ session. Paris, 1900, p. 544).
41. — Carte de la mer des sables de Fontainebleau dans le bassin de Paris (*B. S. Géol. F.*, 3ᵉ sér., XXVIII, 1900, p. 21).
42. — Relations entre la structure géologique du bassin de Paris et son hydrographie (*A. G.*, IX, 1900, p. 313 et 413).
43. — Les puits artésiens de la Basse-Seine et de Paris (*La Nature*, 1905, nº 1690, p. 306 et nº 1692, p. 341).

44. Douvillé. État de la question des sables dits éruptifs (*B. S. Géol. F.*, VI, 1878, p. 694).
45. Fortin. Sur des sondages exécutés à Rouen, aux environs ou dans la région normande (*B. S. am. S. 1901*, p. 57), avec *bibliographie*.
46. Hébert. Ondulations dans le bassin de Paris (*B. S. Géol. F.*, 2e sér., XXIX, 1871-1872, p. 446 et 553 ; 3e sér., III, 1874-1875, p. 512).
47. Jourdy. Histoire géologique de la céramique de Rouen (*B. S. émul.*, 1906, p. 117).
48. — Sables éruptifs de Rouen (*B. S. Géol. F.*, VIII, 1908, p. 130).
49. De Lapparent. Sur le soulèvement du pays de Bray et l'ouverture de la vallée de la Seine (*B. S. Géol. F.*, 2e sér., XXIX, 1872, p. 231).
50. — Note sur le limon des plateaux dans le bassin de Paris (*ibid.*, 3e sér., XIII, 1884-1885, p. 456).
51. — Note sur la formation de l'argile à silex (*ibid.*, XIX, 1890-1891, p. XLI et 305).
52. Lemoine. Compte rendu de l'excursion dirigée par M. le général Jourdy aux environs de Rouen, 8 et 9 avril 1906 (*B. S. Am. S.*, 1905, p. 453).
53. Lévy. Étude scientifique et archéologique sur le territoire de la ville de Rouen, dans les temps les plus reculés (*B. tr. Acad. R.*, 1859-1860, p. 177 ; 1860-1861, p. 209 ; 1861-1862, p. 122).
54. Lottin. Transformation de l'enseignement géographique (*A. F. A. S.*, 12e session. Rouen, 1883, p. 853).
55. Munier-Chalmas. Sur les plissements du bassin de Paris (*C. R. Acad. S.*, CXXX, 1900, p. 850).
56. — Sur les plissements du pays de Bray (*ibid.*, p. 935).
57. Passy. Description géologique du département de la Seine-Inférieure. Rouen, 1832.
58. Rolland-Banès. Notice sur la recherche de la houille dans le département de la Seine-Inférieure. Le Havre, 1873.

3° Les Ressources.

59. Barbier de la Serre. Étude sur les anciennes forêts ecclésiastiques du diocèse de Rouen (*Pr. tr. Acad. R.*, 1890-1891, p. 57).
60. — Les variations des Forêts (*Pr. tr. Acad. R.*, 1895-1896, p. 130).
61. — La forêt verte au moyen âge et dans les temps modernes (*B. Com. tr. hist.* ; *G. his. et des.*, 1897, p. 64).

62. Barbier de la Serre. — Statistique et historique des forêts de l'arrondissement de Rouen (*Ass. Caumont*, 1897, p. 64).
63. — Anciens plans des forêts de Roumare et de Rouvray (*Pr. tr. Acad. R.*, 1898-1899, p. 183).
64. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Notices sur le prieuré de Grammont (*B. Com. Antiq. S. I.*, IV, 1876-1878, p. 15).
65. — Renseignements statistiques sur l'état de l'agriculture vers 1789. Rouen, 1889.
66. — Notes sur les anciennes couvertures des maisons (*B. Com. Antiq. S. I.*, XII, 1900-1901, p. 429).
67. — Notices sur les anciennes maisons à pignon (*ibid.*, XIV, 1907, p. 163).
68. Beaurepaire (G. Robillard de). Le livre de raison de Jean Fiquet (*Cong. Mill.*, p. 411).
69. Bergasse. Recherches sur la consommation de la viande et du poisson à Rouen depuis 1800 (*Pr. tr. Acad. R.*, 1851-1852, p. 197).
70. Clément. Les biens nationaux à Duclair (*N.*, 1904, p. 49).
71. Curmer. Résultats de la loi du 31 mai 1846 relative à la perception des droits d'octroi sur la viande à l'entrée des villes (*B. S. Agr.*, XVII, 1852, p. 9; XVIII, 1854, p. 14).
72. Dambourney. Mémoire sur la culture de la garance (*Mém. S. Agr.*, I, 1763, p. 241 et 261).
73. — Mémoire sur la culture de la gaude (*ibid.*, p. 275).
74. Delaquerrière. Description historique des maisons de Rouen les plus remarquables par leur décoration extérieure et par leur ancienneté... Paris et Rouen, 1821-1841.
75. Département de la Seine-Inférieure. Enquête sur l'habitation ouvrière. Paris, 1897.
76. Dubosc. Rouen monumental au XVIIe et au XVIIIe siècles. Rouen, 1897, avec *bibliographie*.
77. Enlart. Rouen. Paris, 1906, avec *bibliographie*.
78. Evrard. Les subsistances en céréales dans le département de l'Eure de 1788 à l'an V (*Ministère de l'instruction publique et des beaux-arts; commission de rech. et de public..... relatifs à la vie économique de la Révolution*. Paris, 1909, p. 1).
79. Fouché. Sur les biens communaux (*B. S. Agr.*, XVIII, 1894, p. 290).
80. Girard. La Normandie maritime. Niort, 1899.
81. Houzard. Taux des vivres en 1617. Rouen, 1910.
82. Jouen. Comptes, devis et inventaires du manoir archiépiscopal de Rouen. Paris, 1908.
83. Lafosse. Rapport sur la construction des bâtiments ruraux (*B. S. Agr.*, III, 1824, p. 54).

84. Laurent. Les régions agricoles de la Seine-Inférieure (*B. S. Agr.*, 1909, p. 32).

85. Lecarpentier. La propriété foncière du clergé et la vente des biens nationaux d'origine ecclésiastique dans la Seine-Inférieure et spécialement dans le district de Caudebec (*Revue historique*, LXXVII, 1901, p. 70).

86. Lechevalier. Historique de la propriété rurale dans le pays de Caux. Le Havre, 1912.

87. De la Londe du Thil. Rapport sur la culture du lin dans le département de la Seine-Inférieure (*B. S. Agr.*, XXI, 1861, p. 337; XXIII, 1864, p. 128).

88. Marchand. Étude statistique, économique et chimique sur l'agriculture du pays de Caux. Paris, 1869.

89. Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. Enquête agricole, 2e série. — (B) 4e Circ.: Somme. Oise. Seine-Inférieure. Paris, 1867.

90. Moll. Excursion agricole dans quelques départements du Nord. Agriculture de la Seine-Inférieure (*B. S. Agr.*, VIII, 1835, p. 400; IX, 1836, p. 10 et 67).

91. Noel S. B. J. Histoire de l'éperlan de la Seine-Inférieure. Rouen, an VII.

92. Passy L. Napoléon; l'approvisionnement de la ville de Paris et la question des subsistances sous le Consulat et l'Empire (*Mémoires de la Société des agriculteurs de France*, CXXXVII, 1896, p. 233).

93. Plancouard. La Forêt royale d'Artie-en-Vexin délimitée comparativement au xve siècle et à l'époque actuelle (*B. Com. tr. hist.; G. hist. et des.*, 1896, p. 339).

94. Pottier. Histoire de la faïence de Rouen. Rouen, 1870.

95. Prévost. Étude sur la forêt de Roumare (*B. S. émul.*, 1903, p. 151).

96. Quenedey. L'hôtel de la Houssaye (*B. S. Am. mon.*, 1909, p. 71).

97. — Les combles des maisons du xvie siècle à Rouen. Caen, 1911.

98. Rouland. Considérations sur l'agriculture (*R. R.*, II, 1836, p. 199).

99. De la Rue. Note sur le prix du blé dans la Basse-Normandie à partir du xiiie siècle (*Mém. S. Antiq. Norm.*, XII, 1841, p. 418).

100. Sanson. Quelques notes sur les forêts de la Seine-Inférieure. Historique des déboisements dans la Haute-Normandie (*B. S. norm. G.*, 1893, p. 277).

101. Tourdot. De l'alcoolisme dans la Seine-Inférieure. Paris, 1886.

102. VALMONT G. La question des grains dans la généralité de Rouen au XVIIIe siècle (*Cong. Mill.*, I, p. 325).
103. VERRIER. Étude sur l'état actuel du bétail de la Seine-Inférieure et sur les modifications qu'il a subies pendant 25 ans (*Pr. tr. Acad. R.*, 1874-1875, p. 87).

4° Les Voies de communication.

104. ADELINE. Les quais de Rouen autrefois et aujourd'hui. Rouen, 1878.
105. BABIN et COBLENTZ. Notice sur le port de Rouen. Rouen, 1911.
106. BEAUREPAIRE (CH. ROBILLARD DE). Recherche sur l'ancien clos des galées de Rouen (*Pr. tr. Acad. R.*, 1863-1864, p. 238).
107. — Ancien compte de voyages (*B. S. hist. Norm.*, 1880-1883, p. 232).
108. — Les Ponts et Chaussées dans la généralité de Rouen avant 1789 (*Pr. tr. Acad. R.*, 1881-1882, p. 323).
109. — Notice sur la navigation de Rouen au moyen âge. — Frais de construction de vaisseaux. — Baux d'embarcation d'après les contrats de vente. — (*B. Com. Antiq. S. I.*, VIII, 1888-1890, p. 370.)
110. BÉRIGNY. Navigation maritime du Havre à Paris. Paris, 1826.
111. BRÉARD. Documents relatifs à la marine marchande et à ses armements aux XVIe et XVIIe siècles pour le Canada, l'Afrique, les Antilles, le Brésil et les Indes (*B. S. hist. norm.*, 1889, p. 1).
112. BRINDEAU. La ligne du Sud-Ouest. Le Havre, 1905.
113. — La Basse-Seine. Le Havre, 1908.
114. CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN. Exploration de quelques rivières à marée d'Angleterre et d'Écosse. Rouen, 1846.
115. CHAMBRE DES DÉPUTÉS. Projet relatif à l'acquisition des prairies Saint-Gervais pour l'extension du port de Rouen, 23 décembre 1908, n° 2948.
116. COCHET. Voies romaines de la Seine-Inférieure (*Mém. S. Antiq. Norm.*, XXIV, 1859, p. 313).
117. — Divisions territoriales de la Seine-Inférieure (*Ibid.*, p. 637).
118. DENIS. Le conducteur français. Paris, 1778.
119. DUJARDIN. Chemin de fer de Paris à Rouen (*R. R.*, 1881, 1er sem., p. 226 et 2e sem., p. 92).
120. FAROULT. Amélioration et extension du réseau des voies navigables intérieures. Rouen, 1909.
121. FLACHAT. Du canal maritime de Rouen à Paris. Paris, 1829.

122. Frère. Voyage historique et pittoresque de Rouen à Paris et de Paris au Havre. Rouen, 1837.
123. — Les ponts de Rouen ; leur histoire et discussion des nouveaux projets. Rouen, 1869.
124. Frissard. Navigation fluviale du Havre à Paris. Havre, 1832.
125. Gravier. Découvertes et établissements de Cavelier de la Salle. Paris, 1870.
126. Gosselin. Le bateau de la Bouille (*R. N. IX.*, 1869, p. 414 et 478).
127. Homberg. Le pont de bateaux (*R. R.*, 1836, 1er sem., p. 361).
128. La guide des chemins de France. Paris, 1552 ; Rouen, 1553.
129. Laurent. Rapport sur le projet de chemin de fer d'Amiens à Rouen (*B. S. émul.*, 1858-1859, p. 13).
130. Lecarpentier. Le port de Rouen. Paris, 1907.
131. Léchalas. Mémoire sur le roulage (*A. P. et C.*, 1879, 1er sem., p. 364 et 1881, 1er sem., p. 376).
132. — Les Ponts et Chaussées de la généralité de Rouen, avant 1789, d'après l'article de M. de Beaurepaire (*ibid.*, 1883, 1er sem., p. 673).
133. Le Parquier. Le port de Rouen autrefois et aujourd'hui. Rouen, 1900.
134. Levainville. Accroissement du port de Rouen (*A. G.*, XIX, 1910, p. 271).
135. Martin. Les voies romaines de la Seine-Inférieure (*La G.*, 1877, p. 449).
136. Milleret. Considérations sur l'établissement des chemins de fer en France. Paris, 1838.
137. Ministère du commerce et des travaux publics. Album statistique et géographique annuel depuis 1881.
138. Ministère des travaux publics. Ports maritimes de France. II, Paris, 1878.
139. Ministère des postes et télégraphes. Commission des voies navigables constituée pour l'étude des questions posées par la lettre ministérielle du 2 avril 1908 (lithographié. Paris, 1909).
140. Molinos. Examen critique du projet de canal de Clichy à la mer. S. l. (Paris), s. d. (1901).
141. Noel S.. Tableau statistique de la navigation de la Seine depuis la mer jusqu'à Rouen. Rouen, an XI.
142. Noel J.. Tableau statistique de la navigation de la Seine. Rouen, 1862.
143. Partiot. Projets d'amélioration du port du Havre et de la Basse-Seine. Paris, 1894.
144. Porée. Un itinéraire de Normandie au xviiie siècle (*B. S. hist. Norm.*, 1902, p. 261).

145. De Rousiers. Les grands ports de France. Paris, 1909.
146. Sékutowicz. La Seine maritime. Étude de l'importance économique du port de Rouen. Paris, 1903.
147. Vauthier. Étude sur les ports intérieurs. Bordeaux, Nantes, Rouen. Paris, 1882.
148. Vidal. Les ports maritimes intérieurs et les moyens d'accès (*Association internationale permanente des congrès de navigation*. Bruxelles, 1908).
149. Wallon. La Seine plus navigable (*Pr. tr. Acad. R.*, 1898-1899, p. 125).
150. X. X. Seconde voie ferrée du Havre à Paris. Rouen, 1911.

5° Le Commerce.

151. Barabé. Recherches historiques sur le tabellionnage royal, principalement en Normandie. Rouen, 1863.
152. Barbey. Le commerce maritime du Havre, du traité de Paris à la rupture de la paix d'Amiens (*B. Com. tr. hist.; Sc. econom.*, 1905, p. 330).
153. Beaurepaire (Ch. Robillard de). De la vicomté de l'eau de Rouen et de ses coutumes au xiiie et au xive siècles. Rouen, 1856.
154. — Note sur le guidon des marchands qui mettent à la mer (*Pr. tr. Acad. R.*, 1883-1887, p. 403).
155. — Le Hallage (*B. Com. Antiq. S. I.*, VII, 1885-1887, p. 223).
156. — Notes sur les halles de la Vieille Tour (*Pr. tr. Acad. R.*, 1889-1890, p. 24).
157. Delavaud. Les Français dans le Nord (*B. S. norm. G., oct.-déc. 1910*, p. 245, et jan.-mars, 1911, p. 27).
158. Direction générale des Douanes. Tableau général du commerce et de la navigation. Paris, 1910.
159. Dupont. Le port de Rouen (*C. R. cong. nat. s. f. de G.*, p. 465).
160. Expilly. Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France. Paris, 1762-1770.
161. Foreign office. Report for the year 1893 on the trade of Rouen and district. London, 1894.
162. — Report of the year 1894 on the fluvial trafic of Rouen. London, 1895.
163. De Fréville. Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du xvie siècle. Paris et Rouen, 1857.

164. Gosselin. Nouvelles glanes historiques normandes. Les Normands au Canada (*Pr. tr. Acad. R.*, 1872, p. 337).

165. — Documents authentiques pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les xvie et xviiie siècles. Rouen, 1876.

166. Guénot. Le commerce du pastel (*C. R. Cong. nat. s. f. de G.*, p. 284).

167. Héduit. Rapport sur le prix LIV (accordé à Le Corbellier pour l'Histoire du port de Rouen et de son commerce ; v. n° 168) (*B. S. indus.*, 1902, p. 184).

168. Le Corbellier. Histoire du port de Rouen et de son commerce depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. Rouen, 1902.

169. Lion. Note sur le canal de Manchester (*B. S. indus.*, 1910, p. 193).

170. Ritter. La Chambre de commerce de Rouen et la politique économique du premier Empire (*Cong. mill.*, I, p. 331).

171. Savary des Brulons. Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers. Nouvelle éd. Copenhague, 1759, 5 vol.

172. Thieury. Le Portugal et la Normandie jusqu'à la fin du xvie siècle. Paris, 1860.

173. — Documents pour servir à l'histoire des relations entre la France et la Perse. La Perse et la Normandie. Évreux, 1866.

174. Van Biéma. Quelques remarques sur les relations commerciales du passé entre Rouen et la Hollande (*Cong. mill.*, I, p. 79).

175. Wallon. Premières relations du commerce de Rouen avec la Chine (*B. S. indus.*, 1896, p. 86).

176. — La Bourse découverte et les quais de Rouen. Rouen, 1817.

177. — La Chambre de commerce de la province de Normandie. Rouen, 1901.

178. — La vicomté de l'eau et le commerce de Rouen au xviiie siècle (*Pr. tr. Acad. R.*, 1902-1903, p. 185).

6° L'Industrie.

179. Audiganne. Les populations ouvrières et les industries de la France dans le mouvement social du xixe siècle. Paris, 1854.

180. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Bourgeois poursuivis pour avoir porté de la soie (*B. Com. Antiq. S. I.*, X, 1894-1896, p. 300).

181. — Prix de quelque argenterie et étoffes au xviiie siècle (*ibid.*, p. 309).

182. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Anciennes fabriques de Rouen (*ibid.*, XIII, 1903-1905, p. 419).
183. Beaumont. L'industrie cotonnière en Normandie. Paris, 1901.
184. Corneille. La Seine-Inférieure commerciale et industrielle. Rouen, 1873.
185. Canonville-Deslys. Rapport sur le mouvement scientifique, industriel et agricole dans les cinq départements de Normandie (*Ass. Caumont*, 2e sess. Rouen, 1896).
186. Chaptal. De l'industrie française. Paris, 1819.
187. Cordier. Étude sur les industries du coton, du lin, de la soie et de leurs dérivés dans la région du Nord. Rouen, 1860.
188. — La crise cotonnière dans la Seine-Inférieure. Rouen, 1864.
189. Delérue. Documents pour la statistique de la production industrielle du département de la Seine-Inférieure. Rouen, 1843.
190. Dujardin. Industries principales de Rouen et du département de la Seine-Inférieure (*Ann. Norm.*, 1843, p. 275).
191. Enquête relative à diverses prohibitions établies à l'entrée des produits étrangers, commencée le 8 octobre 1834, sous la présidence de M. Duchatel. III, Paris, 1834.
192. D'Estaintot. Communication sur l'introduction de la filature mécanique du coton (*B. S. émul.*, 1864-1865, p. 119).
193. Gloria. Changements survenus dans le taux des salaires du tissage des rouenneries depuis le milieu du XIXe siècle (*B. Com. tr. hist. S. économ.*, 1900, p. 120).
194. Guilbert. Voyage fait par le premier consul en l'an XI de la république, dans les départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure. Paris, an XI.
195. Guinchant. Rapport sur le mouvement industriel (*Ass. Caumont*, 3e sess. Caen, 1903, p. 379).
196. Héron. Le drap du sceau de la fabrique de Rouen. Rouen, 1899.
197. Lecointe. Rapport sur l'industrie textile à Rouen (*Ann. Norm.*, 1843, p. 317).
198. — Industrie, fabrication et commerce des rouenneries (*R. R.*, 1843, p. 27, 330, 375).
199. Lecomte. Le coton. Monographie. Culture. Histoire économique. Paris, 1900.
200. Lelong. Aperçus historiques et statistiques sur l'industrie cotonnière dans le département de la Seine-Inférieure. Paris, 1834.
201. Le Vaillant de la Fieffe. Les verreries de Normandie et les gentilshommes verriers. Rouen, 1873.
202. Levainville. Les ouvriers du coton dans la région de Rouen (*A. G.*, XX, 1911, p. 52).

203. Levasseur. Histoire des classes ouvrières et de l'industrie en France avant 1789. 2e éd., Paris, 1901.
204. — Histoire des classes ouvrières et de l'industrie en France de 1789 à 1870. 2e éd., Paris, 1903.
205. Ministère du travail. Office du travail. Enquête sur le travail à domicile. Paris, 1909.
206. Monod. La confection à domicile dans la ville de Rouen et ailleurs. Paris, 1905.
207. Noiret. Mémoires d'un ouvrier rouennais. Rouen, 1836.
208. Ouin-Lacroix. Histoire des anciennes corporations d'arts et métiers et des confréries religieuses de la capitale de la Normandie. Rouen, 1850.
209. Pouchet. Traité sur la fabrication des étoffes. Rouen, 1728.
210. Regbaud. Le coton. Son régime. Ses problèmes. Son influence en Europe. Nouvelle série d'études sur le régime des manufactures. Paris, 1863.
211. Roussel. Rapport sur l'histoire du tissage dans l'arrondissement d'Yvetot (*Ann. Norm.*, 1879, p. 388).
212. Sagnac. L'industrie et le commerce de la draperie à la fin du xviie siècle (*Revue d'histoire moderne et contemporaine*, IX, 1907, p. 24).
213. Saladin. La filature du coton. Rouen, 1885.
214. Villermé. Tableau de l'état physique et moral des ouvriers employés dans les manufactures de coton, de laine et de soie. Paris, 1840.

7° La Ville.

215. Augé. Rouen illustré. Rouen, 1880-1884.
216. — Rouen pittoresque. Rouen, 1886.
217. Barbier de la Serre. Rouen en 1789 et 1900 (*Pr. tr. Acad. R.*, 1899-1900, p. 575).
218. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Agrandissement de la ville de Rouen du côté du faubourg Saint-Sever (*B. Com. Antiq. S. I.*, VI, 1882-1884, p. 47).
219. Bianquis. La révocation de l'édit de Nantes à Rouen. Rouen, 1885.
220. Cahier des doléances, remontrances et instructions de l'assemblée du Tiers-état de la ville de Rouen, destinées à être portées aux États-généraux en 1789. S. l, 1789.
221. Cochet. Les origines de Rouen. Rouen, 1865.
222. Chéruel. Histoire de Rouen pendant l'époque communale. Rouen, 1843-1844.
223. Clérembray. La terreur à Rouen. Rouen, 1901.

224. FALLUE. Essai sur l'époque de construction des diverses enceintes militaires (*R. R.*, 1846, p. 82).
225. FARIN. Histoire de la ville de Rouen. Rouen, 1731.
226. FÉRAND. La Muse normande (*B. S. Bib. R.*, 1891, 1892, 1893, 1894).
227. FOUQUET. Histoire civile, politique et commerciale de Rouen. Rouen, 1876.
228. FRÈRE. Rouen au XVIIe siècle, par Jacques Gomboust, ingénieur du roi en 1655. Rouen, 1861.
229. HÉBERT. La Révolution à Rouen. Évreux, 1903.
230. HÉRON. Deux chroniques de Rouen (*B. S. Bib. R.*, 1900).
231. LE CARPENTIER J. Itinéraires de Rouen, 3e éd. Paris, 1832.
232. LE CARPENTIER. Recueil des plans, coupes et élévations du nouvel hôtel de ville de Rouen. Paris, 1758.
233. L (éguillez). Lettres sur la ville de Rouen. Rouen, 1826.
234. NOEL. Rouen. Rouennais et Rouenneries. Paris, 1894.
235. — Rouen, promenades et causeries. Rouen, 1872.
236. Notices scientifiques, historiques, industrielles, commerciales et artistiques sur la ville de Rouen, rédigées à l'occasion du congrès de A. F. A. S. Rouen, 1883.
237. PÉRIAUX. Dictionnaire indicateur et historique des rues et places de Rouen. Rouen, 1870.
238. — Histoire sommaire et chronologique de la ville de Rouen jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Rouen, 1874.
239. POUSSIER. Extrait d'un manuscrit de J. B. Gabriel Le Chandelier, 1791-1794. Rouen, 1910.
240. RONDEAUX DE SÉTRY. Explication de deux anciens plans de la ville de Rouen. Paris, 1790.
241. SERVIN. Histoire de la ville de Rouen. Rouen, 1875.
242. TAILLEPIED. Recueil des antiquitez et singularitez de la ville de Rouen. Rouen, 1610.
243. DE VESLY. Découvertes préhistoriques faites au commencement de 1898 à Rouen (*B. S. norm. étu. prép.*, 1899, p. 56).
244. — Rouen souterrain (*B. S. Am. Mon.*, 1902, p. 109.

8° La Population.

245. ADELINE. Rouen au XVIe siècle d'après le manuscrit de Jacques Le Lieur, 1525. Rouen, 1892.
246. BARBIER DE LA SERRE. A propos du recensement de 1901 (*Pr. tr. Acad. R.*, 1901-1902, p. 169).
247. BEAUREPAIRE (CH. ROBILLARD DE). Recherches sur la population de la généralité du diocèse de Rouen (*Mém. S. Antiq. Norm.*, VIII, 1871, p. 361).

248. BEAUREPAIRE (CH. ROBILLARD DE). Notice sur une colonie rouennaise à Arras (*B. Com. Antiq. S. I.*, VI, 1882-1884, p. 396).
249. — Les anciennes hôtelleries de Rouen (*ibid.*, XII, 1900-1902, p. 231).
250. — La peste à Rouen (*Pr. tr. Acad. R.*, 1905-1906, p. 177).
251. BOUCHER. La peste à Rouen au XVIe et au XVIIe siècles (*Pr. tr. Acad. R.*, 1895-1896, p. 165).
252. CERNÉ. La santé publique en Normandie. La mortalité infantile à Rouen (*N. médic.*, 1892, p. 281).
253. DESHAYES. L'hygiène à Rouen et dans la Seine-Inférieure depuis 100 ans. Rouen, 1900.
254. État des maisons de la ville de Rouen, faubourgs et villages de la dicte ville qui ont été affligées de la contagion. Rouen, s. d. (1623).
255. GRIVEAUD. Statistique sur la mortalité de Rouen en 1891 (*N. médic.*, 1893, p. 95).
256. LÉCHAUDÉ D'ANISY. Recherches sur les léproseries (*Mém. S. Antiq. Norm.*, XVII, 1847, p. 149, 170, 171, 180, 205).
257. LEPECQ DE LA CLOTURE. Collections d'observations sur les maladies et constitutions épidémiques. Rouen, 1778.
258. LEUDET. Les maladies éteintes et les maladies régnantes à Rouen (*A. F. A. S.*, 1883, p. 50).
259. LEVASSEUR. La population française. 3 vol. Paris, 1889, 1891, 1892.
260. LEVILLAIN. Étude personnelle sur l'assainissement de la ville de Rouen. Rouen, 1863.
261. LORMIER. Ordonnances contre la peste. Rouen, 1863.
262. MESSANCE. Recherches sur la population des généralités d'Auvergne, de Lyon, de Rouen et de quelques provinces et villes du royaume. Paris, 1766.
263. — Nouvelles recherches sur la population de la France. Lyon, 1788.
264. MILHAUD. De la vie industrielle en France depuis le XVIIe siècle (*Revue de synthèse historique*, III, 1901, p. 335).
265. MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. Service du recensement. Résultats statistiques du recensement général de la population effectué le 24 mars 1901, 4 vol. Paris, 1904-1906.
266. MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE. Direction du Travail. Statistique générale de la France. Statistique annuelle du mouvement de la population. Années 1905 et 1906, XXXV et XXXVI. Paris, 1907.
267. NEPVEU. Mortalité des enfants trouvés à Rouen en 1851. Rouen, 1882.

268. Panel. Des causes de l'extension de la phtisie tuberculeuse dans les populations ouvrières de Rouen et de la Seine-Inférieure (*B. S. émul.*, 1890-1896, p. 234).
269. Puiseux. L'émigration normande et la colonisation anglaise en Normandie au xve siècle. Paris, 1866.
270. Renoult. Nouvelles recherches sur les léproseries et les maladreries en Normandie (*Mém. S. Antiq. Norm.*, xxviii, 1863, p. 106).
271. Saugrain. Dénombrement du royaume. Paris, 1709.
272. Spalikowski. Études d'anthropologie normande. Paris, 1896, 1897, 1898.
273. Turquan. Notes sur la diminution de la population rurale (*B. Com. tr. hist.*; *Sc. économ.*, 1886; p. 195; 1890, p. 84; 1904, p. 339).
274. — De l'immigration à Paris (*Ibid.*, 1904, p. 389).
275. Vingtrinier. Des épidémies qui ont régné à Rouen de 1814 à 1850. Rouen, 1850.

9° Études diverses.

276. Beaurepaire (Ch. Robillard de). Notes et documents concernant l'état des campagnes de la Haute-Normandie dans les derniers temps du Moyen-âge. Rouen, 1865.
277. — Cahiers des États de Normandie sous le règne d'Henri III (*Publi. S. hist. Norm.*, 2 vol., 1887-1888).
278. — Cahiers.... d'Henri IV (*Ibid.*, 2 vol., 1880-1882).
279. — Cahiers.... de Louis XIII et de Louis XIV (*Ibid.*, 3 vol., 1876, 1877, 1878).
280. Bourel. La commune de Limésy. Rouen, 1899.
281. Cochet. La Seine-Inférieure au temps des Gaulois (*Pr. tr. Acad. R.*, 1859-1860, p. 267).
282. — Répertoire archéologique du département de la Seine-Inférieure publié sous les auspices de l'Académie des sciences, belles-lettres et arts de Rouen. Rouen, 1871.
283. Dejean. Un préfet du Consulat (Jacques-Claude Beugnot). Paris, 1907.
284. Delisle. Études sur la condition de la classe agricole et de l'état de l'agriculture en Normandie au Moyen-âge, 2e éd., Paris, 1903.
285. Deshayes. Histoire de l'abbaye royale de Jumièges. Rouen, 1829.
286. Duchemin et Saint-Denis. Notices historiques et statistiques sur les communes de Moulineaux. Elbeuf, 1885. — La Saussaye. *Ibid.*, 1885. — Les Authieux sur le port Saint-

Ouen. *Ibid.*, 1885. — Criquebeuf-sur-Seine. *Ibid.*, 1885. — Boos. *Ibid.*, 1886. — Petit-Quevilly. *Ibid.*, 1886.
287. Dumoulin. Histoire générale de Normandie. Rouen, 1631.
288. Fallex. Le département de la Seine-Inférieure (*B. S. norm. de G.*, XVI, 1894, p. 86 et 149).
289. Frère. Manuel de Bibliographie normande. 2 vol. Rouen, 1860.
290. Gallois. L'évolution économique de la Haute-Normandie (*B. S. norm. de G. 3e trim.*, 1911, p. 295).
291. Gosselin. Journal des principaux épisodes révolutionnaires à Rouen et dans les environs (*R. N.*, 1885, p. 281, 558, 688).
292. Hippeau. Le Gouvernement de Normandie au XVIIe et au XVIIIe siècles. Documents inédits tirés des archives du château d'Harcourt. Caen, 1862-1868.
293. Joret. Des caractères et de l'extension du patois normand. Éléments de phonétique et d'ethnographie. Rouen, 1883.
294. Lebègue. Thouret. Paris, 1910.
295. — Notice sur le département de la Seine-Inférieure (*Cong. Mill.*, I, p. 288).
296. Lecarpentier G. Étude géographique. Le pays de Caux. Rouen, 1906.
297. Lesguilliez. Notice sur Darnétal. Rouen, 1835.
298. Longnon. Pouillés de la province de Rouen. Publiés par — (*Recueil des historiens de la France*). Paris, 1903.
299. Masselin. Journal des États Généraux de France tenus à Tours en 1484, rédigé en latin par —, député du bailliage de Rouen, publié et traduit par A. Bernier (Coll. documents inédits). Paris, 1835.
300. Masseville (Le Vavasseur, sieur de). État géographique de la province de Normandie. 3 vol. Rouen, 1722.
301. Miromesnil. Correspondance politique et administrative de —, Premier Président du Parlement de Normandie, publiée d'après les originaux inédits par P. Le Verdier (*B. S. hist. Norm.*, 5 vol., Rouen et Paris, 1899-1903).
302. Moisy. Noms de famille normands, étudiés dans leurs rapports avec la vieille langue et spécialement avec le dialecte normand ancien. Paris, 1875.
303. Oursel. Nouvelle *bibliographie* normande. 4 vol. Rouen, 1886, 1888, 1912.
304. Pastor. Die Reise des Kardinals Louis d'Aragona. Friburg-in-Brisgau, 1905.
305. Petit. Histoire de Normandie. 3e éd. Paris, 1911.
306. Prentout. Essai sur les origines et la fondation du duché de Normandie. Paris, 1911.
307. — La Normandie. Paris, 1910, avec *bibliographie*.

308. Procès-verbal des séances de l'assemblée provinciale de la généralité de Rouen. Rouen, 1787.
309. RIGAUD. Registrum visitationum archiepiscopi rothomagensis. Journal des visites pastorales d'Eude Rigaud, archevêque de Rouen, 1242-1269, publié par .... Th. Bonnin. Rouen, 1852.
310. SION. Les paysans de la Normandie orientale. Pays de Caux, Bray, Vexin normand, vallée de la Seine. Paris, 1909, avec *bibliographie.*
311. TOUGARD. Géographie de la Seine-Inférieure. 5 vol. I. Arrondissement de Rouen. Rouen, 1879.
312. TOUSSAINT-DUPLESSIS. Description géographique et historique de la Haute-Normandie. Paris, 1740.
313. TURGIS. Oissel. Évreux, 1886.
314. TURNER. Account of a Tour in Normandy. London, 1820.
315. TURQUAN. Géographie agricole, industrielle, commerciale et économique de la Seine-Inférieure et plus particulièrement de l'arrondissement de Rouen (*C. R. cong. nat. s. f. de G.*, p. 378).
316. VENEDEY. Reise und Rasttage in der Normandie. Leipzig, 1838.
317. DE VESLY. Carte préhistorique du département de la Seine-Inférieure. Rouen, 1887.
318. — Les villa gallo-romaines du plateau de Boos. Rouen, 1908.
319. — Les Fana ou petits temples gallo-romains de la région normande. Rouen, 1909.
320. YOUNG. Voyage en France. Trad. Lesage. 2 vol. Paris, 1860.

10° Cartes, plans et vues de Rouen.

321. DAMIEN DE TEMPLEUX, escuyer du Frétoy. Description du pays de Normandie, 1620. Éch.: 1 lieue = 0,007 [1].
322. TASSIN. Gouvernement de Rouen dans : Plans et profils des Principales villes de la province de Normandie avec la carte particulière de chacun gouvernement d'icelle. Paris, 1638. Éch.: 1 lieue = 0,027.
323. BEAUPLAN (Levasseur, sieur de). Carte généralle de Normandie. Paris, 1665, 12 feuilles à 1 : 210000 environ.
324. FRÉMONT [2]. Carte particulière du Diocèse de Rouen, dressée sur

1. Sur la parenté des cartes de Damien de Templeux, de J. Leclerc, de Hondius, cf. L. Gallois : Régions naturelles et noms de pays. Paris, 1908, p. 288 à 293.

2. Cette carte gravée par Berey a été revue et augmentée par Dezarche

les lieux par — de Dieppe, sous les yeux et par les ordres de feu Jacques-Nicolas Colbert, archevêque de Paris. Paris, Jaillat, 1715, 6 feuilles. Éch. : 1 lieue = 0,045.

325. De Fer[1]. Carte du gouvernement général de la province de Normandie avec plans des principales villes. Paris, 1799. Ech. : 1. 115000 environ.

326. Denis. Atlas topographique de l'ancienne province de Normandie et pays limitrophes. Rouen, 1770. Éch. : 1 lieue = 0,0225.

327. Cassini. Carte de France. Éch. : 1 ligne pour 100 toises = 1 : 86400. Feuilles : 56, 66.

328. Le Brument. Carte de l'arrondissement de Rouen. Rouen, 1850. Ech. : 1. 40000.

329. Carte dressée par les officiers de la Place de Rouen. 9 feuilles. Paris, 1875. Éch. : 1. 20000. Équidistance : 3 mètres.

330. Service vicinal du département de la Seine-Inférieure. Arrondissement de Rouen, carte routière par Fouché, agent voyer principal. 9 feuilles. Rouen, 1867 ; tirage de 1885. Éch. : 1. 30000.

331. Carte de l'État-major à 1 : 80000 : nos 19, 20, 30, 31.

332. — à 1. 50000, mêmes numéros.

333. — à 1. 320000, nos 8, 15.

334. Carte géologique détaillée à 1 : 80000 (mêmes numéros que pour la carte de l'État-Major).

335. Carte géologique à 1 : 320000, feuille 8 (Lille).

336. De Belbeuf et Rondeaux de Sétry. Plan de la ville aux xe et xie siècles. Plan aux xiie, xiiie et xive siècles. Notices et extraits des ms. de la Bibl. du Roi. III. 1790. Éch. : 100 toises = 0,026[2].

337. Mathurin Breuille. Le vary (*sic*) pourtraict de la ville de Rouen, assiégée et prise par le roi Charles 9, imprimé à Paris pour — . Paris, *s. d.*. Éch. : 1. 4900 environ[3].

338. Belleforest. Le pourtraict de la ville de Rouen dans La

en 1785. Ce dernier devenu propriétaire des planches a gravé en 1815 une carte itinéraire et topographique du département de la Seine-Inférieure avec les divisions administratives, juridiques, militaires.

1. Cette carte revue par Desnos a été republiée en 1760 et en 1770.

2. Le plan du xe siècle a été réimprimé. Rouen, *s. d.* (1890).

3. Ce plan a dû être exécuté pour servir à l'intelligence de la relation suivante du siège de 1562 : Discours certain contenant ce qu'il advint au temps que le siège était devant la ville de Rouen, le tout fidèlement continué jusqu'à la fin du dict siège. Lyon, 1563 (Frère, *228*, p. v).

cosmographie universelle de tout le monde. 2 volumes. Paris, 1575. Le plan se trouve : I, pages 99, 100. Éch. : 1. 5400 environ [1].

339. Tassin. V. n° 322. Éch. : 1. 15000 environ.

340. Gomboust. Rothomagus. Rouen, par Jacques —, ingénieur ordinaire du Roy. Paris, 1655. Ech. : 100 toises = 0,56 [2].

341. De Fer. Rouen. Paris, 1693. Éch. : 50 toises = 0,01.

342. — [3] Rouen port de mer sur la rivière de Seine. Paris, 1709. Éch. : 100 pas = 0,0125.

343. Rouen. Plan de la ville et ancienne banlieue de — et des six sergenteries qui environnent cette ancienne banlieue. 1714. dans Farin, v. n° 225. Éch. ; 1. 66000 environ.

344. Le Carpentier. Plan d'une partie de la ville de Rouen avec l'emplacement du nouvel Hôtel de ville. Rouen, 1758. Éch. : 1. 2400 environ.

345. Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Plan de la ville et des faubourgs de Rouen, levé par les —, gravé par Lattré. Rouen, 1782. Éch. : 100 toises = 0,02 [4].

346. Rouen, the capital of Normandy. Plan of the city of —. *S. l. n. d.* (XVIII[e] siècle). Éch. : 100 fathoms = 0,02.

347. Héliot et Boutigny. Topographie de la ville et des faubourgs de Rouen. Rouen, 1817. Éch. : 100 mètres = 0,02.

348. Hubert. Plan de Rouen. Rouen, 1840. Éch. : 100 mètres = 0,011.

349. Conseil municipal. Plan de la ville de Rouen, avec indication des rues et des places projetées. Rouen, 1859. Éch. : 100 mètres = 0,02.

350. Gogeard. Plan de la ville de Rouen, dernière édition Rouen, 1899. Éch. : 1. 4888 environ. Équidistance = 5 mètres.

1. Plan reproduit dans Histoire et chronique de Normandie par Martin le Mégissier, Paris, 1578, dans les Théâtres des cités et les atlas de G. Bruin, Cologne et Bruxelles, 1572-1678 ; de Jansson, Amsterdam, 1640 ; de Blaeu, Amsterdam, 1635-1667.

2. Plan reproduit dans la Topographia Galliæ de Martin Zeiler, Francfort, 1657 (Frère, *228*, p. XVIII). Tous les plans de la fin du XVII[e] siècle et du XVIII[e] siècle jusqu'au plan des ingénieurs des Ponts et Chaussées dérivent plus ou moins du plan de Gomboust. Il a été réimprimé par la Société des bibliophiles français, Paris, 1858.

3. De Fer a reproduit ce plan en 1719 et en 1724 dans la carte du gouvernement général de la province de Normandie. Desnos l'a revu et corrigé pour les éditions de 1760, 1770. Le plan de Beauran (1750) en dérive également.

4. Il a été fait des éditions en 1784, 1792, 1801, 1809. Jusqu'en 1850, tous les plans de Rouen dérivent de cet ouvrage.

351. G. Hofnagle. Roan. Dans G. Bruin. Théatre des cités du monde. Cologne, 1572[1].

352. Boisseau. Roan. Profil et vue[2]. Paris, 1645.

353. Tassin. Rouën. V. n° 322.

354. Bacheley. Trois vues de Rouen, 1765-1768, dessinées pour un ouvrage (non imprimé) de Lecat sur le climat de Rouen et les maladies de ses habitants.

355. Cochin. Vues du port et de la ville de Rouen. Paris, *s. d.*, fin du xviii[e] siècle.

356. Rouen avant la plantation du cours Dauphin. Paris, *s. d.*, fin du xviii[e] siècle.

1. Vue reproduite dans les atlas de Jansson et de Blaeu. Nous ne citons que les vues les plus caractéristiques.

2. Reproduite dans la Topographia Galliæ de Martin Zeiler. Reproduite par Chevreau. Paris, 1700.

TABLE DES FIGURES

TABLE DES PLANCHES

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

LE SITE DE ROUEN

DEUXIÈME PARTIE

L'ACTIVITÉ DE ROUEN

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

CHAPITRE VII

CHAPITRE VIII

TROISIÈME PARTIE

LA VIE DE ROUEN

CHAPITRE IX

CHAPITRE X

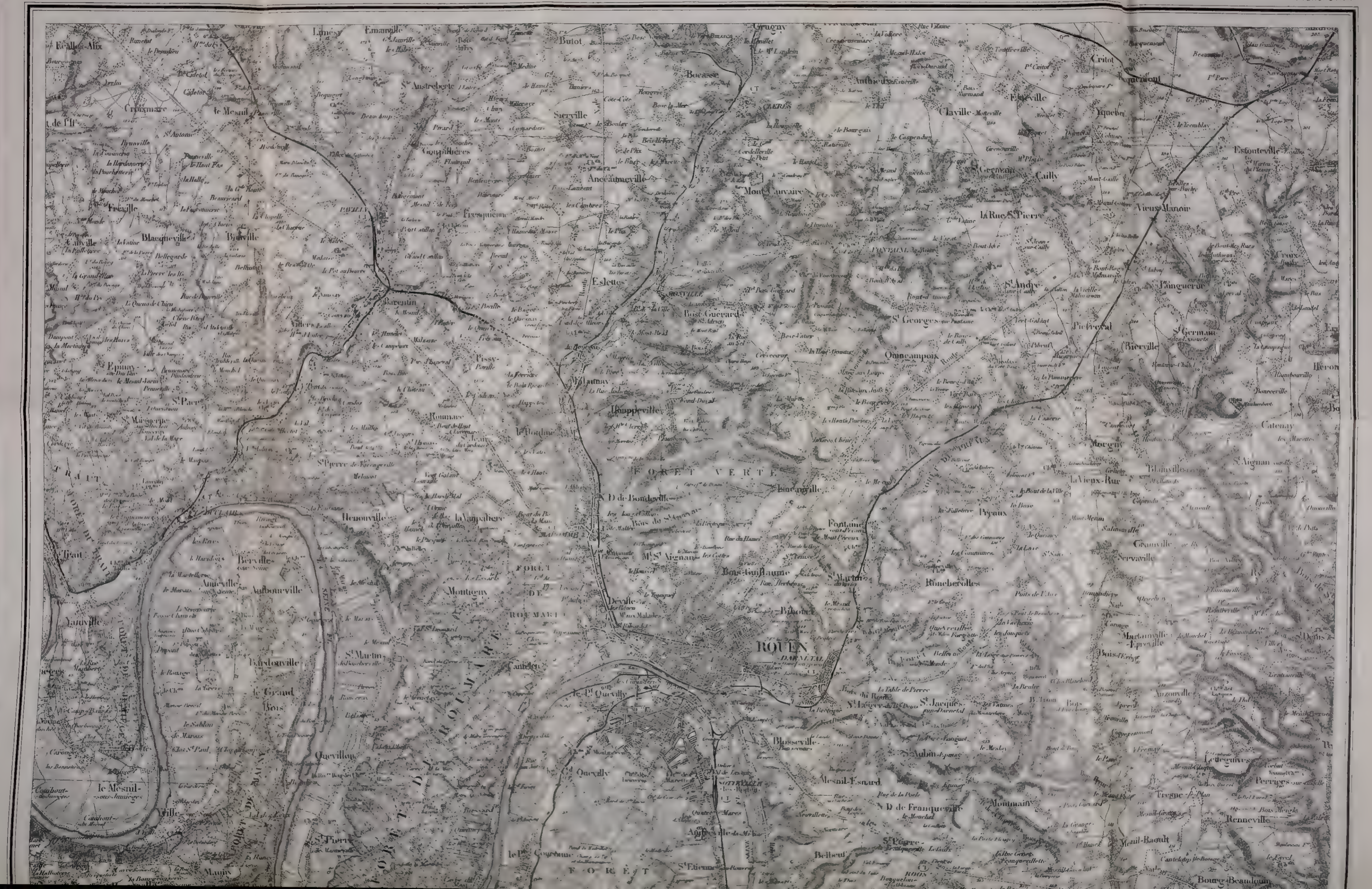
CHAPITRE XI

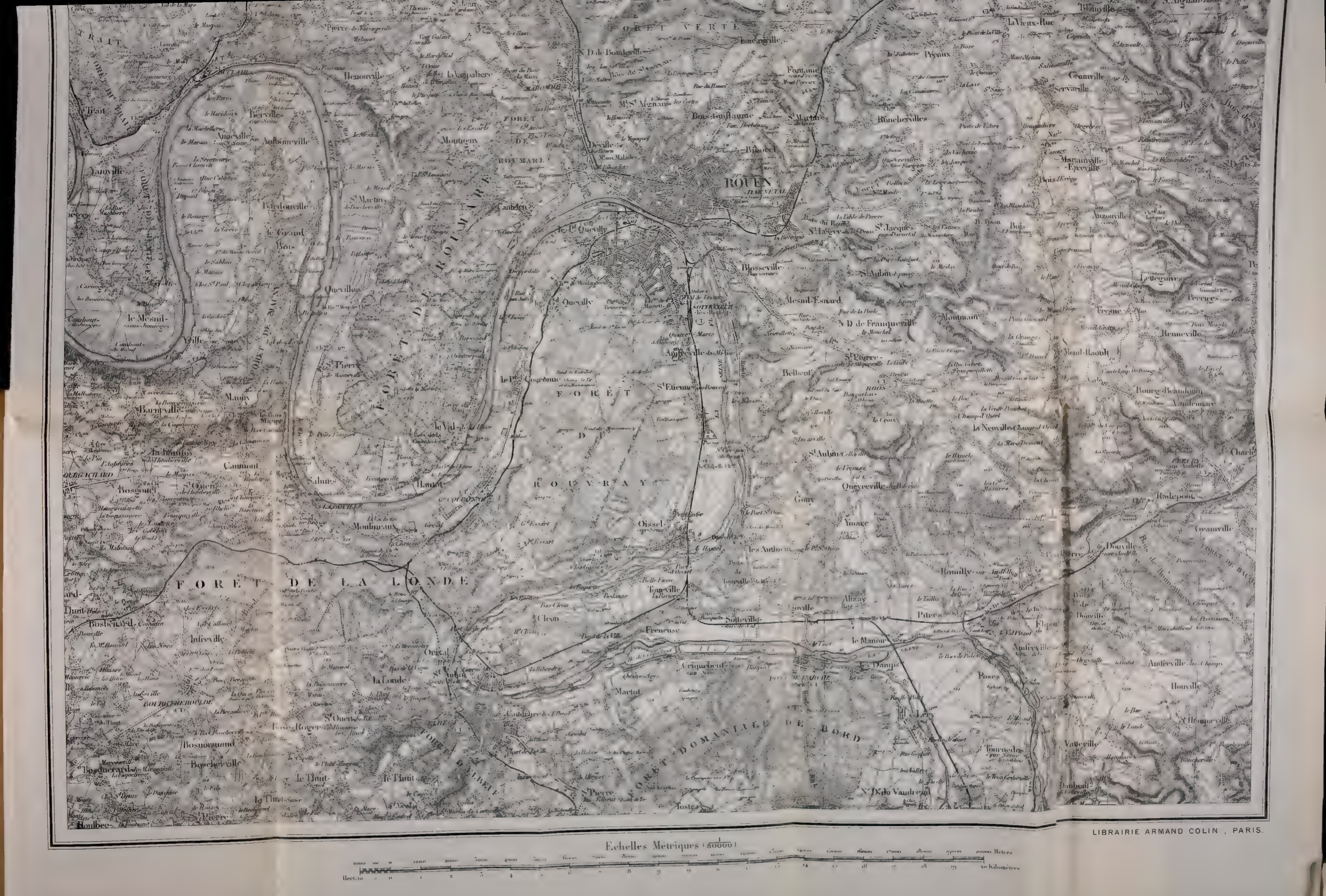
CHAPITRE XII

CHARTRES. — IMPRIMERIE DURAND, RUE FULBERT.

CARTE DE LA RÉGION ROUENNAISE

(Extrait de la carte de France au 80000e publiée par le Service Géographique de l'Armée.)





FORÊT VERTE
ROUEN
DARNÉTAL
FORÊT DE ROUMARE
FORÊT DU ROUVRAY
FORÊT DE LA LONDE
FORÊT DOMANIALE DE BORD
Duclair
Trait
Yainville
Berville-sur-Seine
Anneville-sur-Seine
Ambourville
Bardouville
Quevillon
le Mesnil-sous-Jumièges
Henouville
la Vaupalière
Montigny
Canteleu
Déville
Bihorel
Bois-Guillaume
Mont-St-Aignan
Fontaine
Roncherolles
le Grand Quevilly
le Pt Quevilly
Sotteville
Quatre-Mares
Amfreville-la-Mivoie
St Etienne-du-Rouvray
Oissel-sur-Seine
Tourville-la-Rivière
Sotteville-sous-le-Val
Freneuse
Cléon
Orival
la Londe
Elbeuf
St Aubin
Criquebeuf
Martot
Pont de l'Arche
les Damps
Alizay
Igoville
Pitres
le Manoir
Romilly-sur-Andelle
Amfreville-sous-les-Monts
Poses
Tournedos-sur-Seine
N.D. du Vaudreuil
St Pierre-du-Vauvray
Belbeuf
Boos
Franqueville
Mesnil-Esnard
Blosseville
St Aubin-Epinay
St Jacques-sur-Darnétal
St Léger-du-Bourg-Denis
Le Mesnil-Raoult
Quévreville-la-Poterie
Ymare
Gouy
les Authieux
Montmain
Bourg-Beaudouin
Radepont
Pont-St-Pierre
Douville-sur-Andelle
Houville
Renneville
Perriers-sur-Andelle
Vandrimare
Bosgouet
Bourgtheroulde
Bosnormand
Boscherville
Moulineaux
la Bouille
Sahurs
Hautot
Mauny
Barneville
Caumont
Infreville
Bosbenard
Thuit-Hébert
Boissey-le-Châtel
LIBRAIRIE ARMAND COLIN, PARIS.
Echelles Métriques (1/80000)
Kilomètres
Mètres



LIBRAIRIE ARMAND COLIN , PARIS.


UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 09 21 02 05 006 1